



**POUR UNE COOPERATION TRANSMANCHE
DE PROXIMITE PLUS INTEGREE ENTRE
LE KENT ET LE NORD-PAS-DE-CALAIS**

ENJEUX ET PERSPECTIVES OPERATIONNELLES



Union
Européenne

Juillet 2004

Avant-Propos

Ce travail, qui a été mené entre novembre 2003 et juillet 2004, a été commandé par la le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, le Fonds de Développement du Littoral (FODEL) et la Société Eurotunnel. Il a bénéficié d'un co-financement européen dans le cadre du Programme d'Initiative Communautaire Interreg IIIa.

Il s'est accompagné de nombreux contacts par téléphone et entretiens sur place avec les acteurs du Kent, du Nord-Pas-de-Calais mais également de Londres et de Paris disposant d'informations sur la relation transmanche et les territoires concernés. Qu'ils en soient vivement remerciés.

Cette étude est le fruit du travail d'Olivier DENERT, chargé de mission à la MOT, sous la direction de Jacques HOUBART, directeur de la Mission Opérationnelle Transfrontalière.

La MOT remercie les différentes personnes ayant participé à ce travail à titres divers : trois consultants britanniques : Bob SPRAY pour les questions relatives au jeu politique des acteurs et aux projets côté britannique, Dominic PICKARD et Greg TROTMAN pour les questions relatives à la fiscalité comparée des entreprises et des individus de part et d'autre de la Manche, le cabinet de cartographie AEBK pour la réalisation informatique des cartes présentes dans ce rapport, Manale MALEK, stagiaire à la MOT pour la réalisation du chapitre consacré au fonctionnement administratif et institutionnel comparé des deux territoires, enfin Olivia DENOEUDE d'Eurotunnel pour la recherche de différentes données locales et pour son assistance logistique.

INTRODUCTION.....	9
-------------------	---

PREMIERE PARTIE : CONTEXTE ET CADRES D'EVOLUTION : SUR QUELLES BASES POURRAIT REPOSER LE CONCEPT D'UN DEVELOPPEMENT TRANSMANCHE ENTRE LE KENT ET LE NORD-PAS-DE-CALAIS ?	12
---	-----------

I – ANALYSE DES DEUX TERRITOIRES	12
---	-----------

A – Un fonctionnement administratif et institutionnel très dissemblable.....	12
---	-----------

1 - L'organisation des différentes collectivités locales anglaises	12
a - L'organisation administrative des collectivités territoriales	12
b - Le statut des élus locaux et du personnel administratif	13
2 - Les compétences des collectivités territoriales britanniques	14
a - Les compétences des collectivités territoriales dans le Kent	14
# Les districts du Kent.....	16
b - Les compétences des collectivités territoriales françaises	16
# Les compétences des régions françaises	16
# Les compétences des départements français	17
# Les compétences des communes françaises.....	17
# L'intercommunalité en France	18
3 - Le contrôle de légalité des actes des collectivités territoriales en Angleterre	18
4- L'aménagement et l'urbanisme en Angleterre.....	19
a - Au niveau national, les Planning Policies Guidance Notes (PPGN)	20
b - Au niveau régional : les <i>Regional Policies Guidance</i> (RPG).....	20
c – Au niveau comtal, le <i>Structure Plan</i>	21
d - Au niveau local, le <i>Development Plan</i> ou <i>Local Plan</i>	21
5 - La recherche d'une gestion de qualité dans le domaine des services publics britanniques.....	22
a - Les méthodes de gestion des services publics en vue d'une meilleure efficacité	22
b – Les collectivités dans l'économie mixte	23
# Côté britannique : les entreprises publiques locales.....	23
# Côté français : les Sociétés d'Economie Mixte Locales	23
c – Un exemple britannique de mise en application de la politique de nouveau management public	24

6 - Les finances des collectivités locales en Angleterre.....	24
a – Les taxes locales	24
# En Angleterre, la « <i>Council Tax</i> », taxe foncière et d’habitation.....	24
# Côté Français.....	25
b - Les subventions accordées par l’Etat.....	25
# En Angleterre	25
# Côté Français.....	25
B – Des territoires géographiquement très différents : autonomies et interdépendances	27
1 – Données de base : grandes caractéristiques territoriales et population	27
2 – Le logement.....	35
3 – Les flux.....	46
a – Les flux par mode de transports	46
b – Les flux touristiques	53
4 – Caractéristiques économiques	65
5 – Fiscalité des entreprises.....	72
a – Remarques préliminaires	72
b - Etude comparative	73
c - Explications.....	75
d – Analyse des résultats	76
6 – Santé.....	77
II – LA REALITE DE LA COOPERATION TRANSMANCHE.....	80
A – L’omniprésence des programmes Interreg.....	80
1 – Le programme Interreg I a	81
2 - Le programme Interreg II a.....	81
a – Synthèse générale	81
b – Analyse par axe et mesure.....	82
3 – Le programme Interreg III a	85
a – Eléments généraux.....	85
b - Quelques projets structurants dans le programme actuel.....	85
B – Obstacles et limite de l’exercice.....	87

III – OBSTACLES AU DEVELOPPEMENT D’UNE MEILLEURE INTEGRATION88

A – La complexité du jeu des acteurs 88

1 – Une mise en réseau des acteurs politiques en transmanche très évolutive..... 88

2 – La relation transmanche : catalyseur et révélateur des difficultés internes des territoires, en particulier sur le versant français 90

a – Le paradoxe de la coopération transmanche à l’échelle de la côte d’Opale.. 90

b – Le positionnement de la côte d’Opale et de l’Est du Kent dans les deux dispositifs régionaux 90

c - L’inégale présence des ressources internes des collectivités littorales 91

d - La spécificité de la situation par rapport à d’autres territoires frontaliers en difficulté économique..... 91

3 – Une approche différente de la coopération de part et d’autre du détroit..... 92

a – Le point de vue britannique 92

b – Le point de vue français 93

B – Les contraintes techniques d’une coopération..... 95

1 – Faible développement du bilinguisme..... 95

2 – Des territoires très différents 95

3 – Un mode de transport n’ayant pas une vocation transfrontalière de proximité 95

a – Une offre inadaptée 95

b – L’expérience intéressante de Duoline 96

DEUXIEME PARTIE – PROPOSITIONS EN TERME DE THEMATIQUES A METTRE EN ŒUVRE, DECLINEES SOUS FORME DE PROJETS, ET RECOMMANDATIONS SUR LE PLAN DU MODE OPERATOIRE D’ACCOMPAGNEMENT DES ACTIONS 97

I - 1^{ER} SCENARIO : SCENARIO AU FIL DE L’EAU 97

A - Echelle transversale 97

B - Côté français 98

C - Côté britannique 99

II - 2^{EME} SCENARIO : APPROFONDISSEMENT DE L’EXISTANT, NOUVEAUX AXES ET RENFORCEMENT DE L’INGENIERIE DANS LA CONDUITE DE PROJETS..... 102

A - Education culture 102

B – Intégration sociale des jeunes en difficulté dans les villes du Nord-Pas-de-Calais et du Kent 103

C – Structuration de la volonté politique et désignation d’un leadership..... 103

D – Création d’une rencontre annuelle transmanche.....	105
E - Renforcement des services des collectivités locales et du SMCO en matière de coopération européenne et notamment transmanche.....	105
F - Requalification urbaine.....	107
G - Développement économique.....	107
1 – Comparaison des grandes caractéristiques économiques entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais	107
2 - Des projets de développement à faible vocation transmanche	107
a – Zoom sur les projets économiques actuels des villes du littoral de la côte d’Opale	108
# Calais	108
# Boulogne	108
b - Zooms sur les projets économiques actuels des villes du Kent	108
# Canterbury (ville et district)	108
# Thanet.....	109
# Douvres	110
# Shepway	110
# Ashford.....	110
# Medway	111
3 – Filières et pistes de coopérations.....	112
a - Lien enseignement supérieur-développement économique	112
b - Domaine portuaire	112
c - Différentiel des coûts et de la disponibilité du foncier	114
d - Transports	114
e - Domaine de l’énergie éolienne.....	115
f - Tourisme	115
III - 3^{EME} SCENARIO : <i>Le COMMUTING</i>	117
A – Contexte.....	117
1 – Les obstacles	117
a - Absence de mobilisation des acteurs publics britanniques autour d’un tel concept	117
b - Défiance de la direction régionale de la SNCF.....	118
c - Défiance des compagnies de ferries.....	118
d - Absence de structuration ferroviaire littorale côté français	118
e - Faible intégration économique et faible bilinguisme des populations actives de part et d’autre du détroit	118

2 – Des éléments favorables	119
a - Un marché existant, reposant en grande partie sur le différentiel du coût du foncier et de l'immobilier	119
b - La structuration ferroviaire en cours côté britannique : le projet Channel Tunnel Rail Link (CTRL)	119
c - Des possibilités techniques dans le tunnel sous la Manche	120
d - De l'indifférence positive à l'intérêt affiché des acteurs publics français	120
e - L'intérêt des grands opérateurs de transports français	121
f - De l'espace disponible côté français	121
g - Des conditions fiscales favorables pour la fiscalité des « <i>commuters</i> »	121
B - Mode opératoire et conditions nécessaires.....	129
1 – La volonté politique à la base de tout	129
2 – La communication et le marketing : le rôle du secteur privé	129
3 – L'aménagement du mode de transport	130
a - L'expérimentation liminaire par bus	131
b - La poursuite de l'opération sur un mode ferroviaire	132
# L'utilisation du matériel roulant existant d'Eurotunnel	132
# Le rabattement par bus sur les gares de Coquelles et Folkestone avant la mise en place d'une ligne plus intégrée	132
# Dans un second temps, la mise en place d'un véhicule spécialement dédié avec aménagement des correspondances en gares d'Ashford et de Calais-Fréthun	132
# Dans un troisième temps, la suppression progressive des ruptures de charges avec la mise en place de protocoles de sécurité plus étendus	132
# Financement et planification des modifications d'infrastructures	135
# L'aménagement tarifaire : le partenariat Eurotunnel – Entreprises Privées britanniques	135
4 – Des pistes de réforme fiscale très restreintes	136
a - Fiscalité des personnes	136
b - Fiscalité des entreprises	136
5 – Quelle implantation des Britanniques dans le Nord-Pas-de-Calais ?	137
a– Le refus du ghetto	137
b– Un équipement spécifique : l'équipement scolaire	137
C– Conséquences potentielles du <i>commuting</i>.....	138
1 – Conséquences négatives du commuting	138
a - Augmentation du coût du foncier et de l'immobilier sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais	138
b - Pression foncière accrue	138
c - Risque de frictions culturelles et de rejet par la population du Nord-Pas-de-Calais des nouveaux arrivants	139
d - Développement d'une dépendance économique à l'égard de la Grande-Bretagne	139

2 – Conséquences positives du <i>commuting</i>	139
a – Permettre à des Britanniques de changer de mode de vie et d’améliorer cette qualité de vie	139
b - Permettre d’éviter au Kent le mitage de son paysage et la saturation de ses infrastructures de transports	139
c – Le <i>commuting</i> comme une clé de développement pour le littoral du Nord-Pas-de-Calais et du Kent	140
d - Mixage et intégration culturelle	140
e – Le TER transmanche : une infrastructure qui bénéficie à tous les pistes de coopération déjà abordées	140
f – Meilleure accessibilité aux grands bassins du Nord-ouest européen.....	140

INTRODUCTION

Contexte et enjeux

Dans le contexte du centième anniversaire de l'Entente cordiale signée en 1904 entre la Grande-Bretagne et la France, doublé du dixième anniversaire de la mise en service du tunnel sous la Manche, concrétisation d'un projet mythique ayant suscité les rêves géostratégiques et militaires les plus fous depuis 300 ans, cette étude est commandée à la Mission Opérationnelle Transfrontalière par le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, le Fonds de Développement du Littoral (FODEL) et la société Eurotunnel.

Elle fait suite à deux études mesurant les impacts et retombées du tunnel de part et d'autre du détroit depuis son ouverture (études réalisées par l'Université du Littoral Côte d'Opale et l'Université du Kent). Elle vise à engager une réflexion sur cette « frontière pas comme les autres » entre la France et le Royaume uni, séparés par une frontière maritime bénéficiant du lien fixe du tunnel sous la Manche : plus précisément, elle a pour ambition de mesurer les enjeux du développement de la coopération transfrontalière entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais au regard des liens géographiques, économiques, politiques entre ces deux territoires et des contraintes spécifiques, des potentialités sous-exploitées et néanmoins offertes par la présence d'une telle infrastructure de transport.

Objectifs

Cette étude doit être l'occasion d'une analyse géographique et politique du degré d'imbrication des deux territoires concernés et de la nature de la coopération transfrontalière qui les lie. Elle devra aboutir à un socle de connaissance préalable et nécessaire pour développer des propositions en faveur d'un développement transmanche équilibré et désiré.

Etant au maximum en prise avec la réalité du terrain, ce travail doit également mettre l'accent sur les besoins spécifiques qui caractérisent ces territoires et leurs acteurs ainsi que sur les obstacles propres à la coopération que peut rencontrer ce détroit transfrontalier.

Ce travail doit également constituer sur cet espace, un référentiel documentaire actualisé par les multiples analyses qu'il fournit (indicateurs comparés des territoires, jeu des acteurs, évolution et nature de la coopération transfrontalière...) mais également une base de discussion et un guide d'actions, notamment à travers les différentes esquisses de scénarios et de propositions qu'il présente, tant sur le plan des thématiques et projets à approfondir que sur le mode opératoire de leur mise en place.

Enfin, cette étude, dont le terrain d'investigation géographique correspond à l'ensemble du Comté du Kent et à la Région Nord-Pas-de-Calais, avec une focalisation plus importante sur les secteurs du littoral, a priori plus concernés par la problématique du développement transmanche de proximité, sera développée selon deux axes successifs de réflexion, déclinés en autant de parties distinctes dans le document.

Plan

On s'attachera dans un premier temps à réaliser **une analyse préalable de l'existant : le degré d'interaction et d'interdépendance des deux territoires de part et d'autre du détroit** : quels points communs, quelles divergences, quelle imbrication fonctionnelle, quelle réalité de la coopération et quel degré d'implication des acteurs, quels intérêts à agir de leur part ? Cette étape est indispensable pour poser les bases solides et actualisées d'une réflexion sur le devenir de la coopération transmanche.

Dans une deuxième partie plus prospective, il s'agira d'identifier **les leviers d'action permettant une accélération du processus de coopération entre les deux territoires et le renforcement des flux** et d'esquisser **différents scénarios de développement du processus de coopération transmanche de proximité**, en fonction du degré d'implication politique des partenaires potentiels, de la complexité technique de réalisation de tel ou tel projet, des moyens financiers disponibles et des ajustements juridiques et réglementaires adaptés à leur mise en œuvre.

Méthode

Cette étude passe dans un premier temps par une démarche d'investigation documentaire : l'inventaire initial recense toutes les statistiques disponibles et les études réalisées dans ce domaine. La prospection téléphonique et les entretiens personnalisés doivent permettre de prendre contact avec les différents acteurs des territoires concernés et de trouver les interlocuteurs privilégiés.

La recherche statistique est particulièrement utile car elle permet de fonder l'analyse sur des jalons quantifiés, permettant d'aller au-delà des a priori et des intuitions très fréquentes dans ce type d'étude. Elle débute par la définition des données à rechercher puis la localisation de ces données, leur transformation pour les rendre comparables, leur analyse et leur cartographie quand cela est intéressant et possible. La mise à disposition de plus en plus abondante de certaines données sur internet tant côté français que britannique ne compense pas la difficulté importante de les localiser (quand elles existent) et surtout de les rendre compatibles (le problème de la comparaison statistique et technique demeure transversal dans l'ensemble de l'étude).

Concernant la recherche bibliographique, on ne dispose malheureusement que de très peu d'études récentes avec des données factuelles sur le transmanche. Des travaux existent parfois dans des domaines très spécialisés. Quand les études sont exploitables, elles ne présentent jamais d'analyse cartographiée et n'abordent pas le jeu des acteurs dans sa dimension problématique.

Les entretiens techniques réalisés, tant par téléphone que lors de rencontres, ont été très nombreux (*cf liste des contacts en fin d'ouvrage*), l'étude étant pluri-sectorielle et transfrontalière : de nombreux thèmes ont été étudiés et de nombreux territoires et échelles de territoire pris en compte. Ils permettent tant l'obtention de données que la compréhension du fonctionnement des territoires par le point de vue de tel ou tel acteur.

Les entretiens personnalisés ont été menés avec les responsables sectoriels et un certain nombre d'élus des différentes institutions du Nord-Pas-de-Calais, du Kent (collectivités, acteurs économiques, universités...) et parfois des niveaux centraux. Ils sont essentiels pour valider le travail technique, mais également comprendre le fonctionnement des politiques par rapport au transmanche, décrypter les divergences ou conflits sous-jacents et enfin, pressentir les orientations et besoins transfrontaliers de ces acteurs situés de part et d'autre.

Une série de 10 tableaux et de 36 cartes vient émailler le texte de l'étude :

- Cartes d'analyse territoriale comparée entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais sur une vingtaine d'indicateurs démographiques et économiques.
- Cartes sur les flux existant entre les deux territoires de part et d'autre du détroit par mode de transport et par caractéristiques des voyageurs et de leurs motivations.
- Carte prospective sur le *commuting* transmanche

Elles figurent également en pleine page en annexe de l'étude (p 158).

Le choix de cette illustration cartographique présente un intérêt scientifique important et une vocation pédagogique souvent inédite : il s'agit de donner à voir ce qui n'a jamais été montré à cette échelle et sur un mode systématique, ce qui permet de renforcer la prise de conscience tant chez les techniciens et les élus, de la proximité des territoires. Cet acte de cartographie commune est souvent fondateur d'une démarche politique de coopération transfrontalière passant à une vitesse supérieure.

L'échelle de référence cartographique est assez fine pour l'analyse territoriale : la plupart du temps, le district pour le Kent et les zones d'emploi pour le Nord-Pas-de-Calais. Même si le district est un peu plus petit en surface comme en population que certaines zones d'emploi du Nord-Pas-de-Calais, ces échelles présentent l'avantage d'être très comparables.

Bénéficiaires

Ce travail s'adresse à d'abord à ces maîtres d'ouvrage (SMCO, Eurotunnel) mais également à tous les élus susceptibles de porter le projet politique d'une coopération transmanche plus forte, aux techniciens des collectivités locales concernées, aux porteurs de projets, fonctionnaires territoriaux et de l'Etat, transporteurs ferroviaires, routiers, ferroviaires ou maritimes, SNCF, RFF et partenaires étrangers, experts de l'aménagement du territoire concernés par le transfrontalier et instances européennes, offices statistiques, universités... Il s'adresse bien évidemment à tous les partenaires britanniques correspondants, sans l'assentiment et la vision partagée desquels aucun projet transmanche n'est viable.

La présence des coordonnées des territoires et des noms des personnes-ressource au sein de chaque espace et institution doit contribuer à faciliter la mise en réseau des acteurs. Elles sont disponibles en annexe de l'étude.

PREMIERE PARTIE : CONTEXTE ET CADRES D'EVOLUTION : SUR QUELLES BASES POURRAIT REPOSER LE CONCEPT D'UN DEVELOPPEMENT TRANSMANCHE ENTRE LE KENT ET LE NORD-PAS-DE-CALAIS ?

Cette première phase est particulièrement importante pour mieux comprendre ce qui rapproche et ce qui sépare ces deux territoires du Kent et du Nord-Pas-de-Calais tant d'un point de vue technique (analyse comparative des différents secteurs caractérisant leur fonctionnement) que politique (la nature de la coopération qu'ils ont entretenue, les obstacles culturels, la différence d'approche ou de point de vue et d'intérêt des acteurs).

Cette connaissance préalable permet de mieux cibler les pistes de développement potentielles dans le champ des coopérations à mener ou à poursuivre et les différentes formes techniques et politiques qu'elles peuvent prendre.

I – ANALYSE DES DEUX TERRITOIRES

A – Un fonctionnement administratif et institutionnel très dissemblable

1 - L'organisation des différentes collectivités locales anglaises

Le Royaume-Uni est un Etat divisé en quatre pays : l'Angleterre, l'Ecosse, le Pays de Galles et l'Irlande du Nord.

Chaque région bénéficie d'un mode d'administration différent. Globalement, l'Angleterre connaît trois niveaux de collectivités locales : le Comté, le District et les paroisses. L'Angleterre a connu plusieurs vagues de réformes concernant son système d'administration locale : *la loi sur l'administration de Londres en 1963 ; la loi sur l'administration locale de 1972, modifiée par la loi de 1985 sur l'administration locale; et par toute ordonnance prise en vertu de la loi sur l'administration locale de 1992.*

En principe, tout changement dans l'organisation, les compétences et les pouvoirs de l'administration locale, au niveau local ou intermédiaire, nécessite l'intervention du Parlement du Royaume-Uni.

a - L'organisation administrative des collectivités territoriales

En Angleterre, une collectivité locale est un corps constitué de conseillers élus au suffrage universel à bulletin secret. Les pouvoirs délibératifs et exécutifs étaient jusqu'alors exercés soit par l'ensemble des conseillers, soit par des commissions constituées de certains

conseillers, ou encore par des sous commissions, ou enfin par des agents. Mais une réforme datant de 2000 a imposé une séparation nette entre les fonctions d'exécution et celles de contrôle au sein des collectivités locales. Désormais, les collectivités, après consultation des administrés, devront choisir entre trois grands modèles de gestion :

- Un maire élu au suffrage universel direct et un conseil restreint (cabinet). Le maire est élu par les administrés, il nomme ensuite un cabinet parmi les conseillers.
- Un *leader* élu au suffrage universel indirect et un conseil restreint. Le dirigeant est élu par le conseil et le cabinet est composé de conseillers nommés soit par le dirigeant, soit par le conseil en sa totalité.
- Un maire élu au suffrage direct secondé par un président du conseil (*council manager*). Le maire est alors élu par les administrés et secondé par un président du conseil à temps plein nommé par le conseil.

En vue de rendre rapidement effective cette réforme, le gouvernement s'était donné la possibilité d'exiger des Conseils trop lents à se décider, qu'ils tiennent un référendum sur l'un de ces nouveaux modèles.

En outre, chaque collectivité locale doit désigner un responsable politique, ainsi qu'un responsable de l'administration.

Le responsable politique d'une collectivité locale en est le dirigeant. Si les conseillers appartiennent à plusieurs factions politiques, il est généralement le chef de la majorité.

Les collectivités locales doivent également nommer un chef du personnel (un directeur général) chargé des questions de gestion, des besoins en personnel et de l'organisation de la collectivité. Elles doivent aussi désigner une personne compétente chargée de la gestion financière des affaires de la collectivité, ainsi qu'un observateur (*monitoring officer*) qui est chargé de rapporter à la collectivité toute proposition, décision ou omission irrégulière ou constituant un acte de mauvaise administration.

b - Le statut des élus locaux et du personnel administratif

Chaque conseil est élu pour une durée de quatre ans à compter de la dernière élection dont la date varie en fonction du type de collectivité locale. Pour le Comté, les conseillers sont élus tous ensemble tous les 4 ans. Pour les Districts, les conseillers sont élus soit d'un seul bloc tous les 4 ans, soit par des tiers annuels.

En principe, on considère que les conseillers exercent un service public à titre bénévole, mais ils peuvent tout de même percevoir des indemnités pour la plupart de leurs tâches officielles. Le montant des indemnités versées aux conseillers est fixé par chaque collectivité, chacun ayant droit à une indemnité forfaitaire de base. Certains conseillers peuvent toucher des indemnités de présence et des indemnités de responsabilités particulières. Les employeurs sont tenus par la loi d'accorder à leurs employés titulaires d'un mandat, des congés pour exercer leurs fonctions, et beaucoup les rémunèrent pendant cette absence.

Les fonctionnaires et les membres du personnel sont recrutés directement et titularisés au mérite. En principe, leurs rémunérations et leurs conditions de travail sont déterminées dans le cadre de négociations directes par un accord entre les collectivités locales et les syndicats représentant leur personnel.

2 - Les compétences des collectivités territoriales britanniques

a - Les compétences des collectivités territoriales dans le Kent

Le comté du Kent compte 12 Districts , ainsi que 307 villes et paroisses.

Dans le périmètre géographique pris en compte par l'étude, on ajoute également le district de Medway, sur l'estuaire de la rivière du même nom au nord du Kent et qui bénéficie d'un statut spécial depuis le 1^{er} avril 1998, date à laquelle les deux anciens districts de *Gillingham* et de *Rochester upon Medway* ont fusionné dans un souci de plus grande efficacité. Cette *Unitary Authority* cumule à la fois certaines compétences d'un Comté et celle d'un district.

Les 12 Districts du Comté du Kent sont les suivants :

- Ashford Borough;
- Dartford Borough;
- Gravesham Borough;
- Maidstone Borough;
- Swale Borough;
- Tonbridge and Mailling Borough;
- Tunbridge Wells Borough;
- Sevenoaks District;
- Dover District;
- Shepway District;
- Thanet District;
- Canterbury City.

Notons que parmi ces Districts, certains sont appelés *Boroughs* car ils ont reçu une charte de la Reine. Les Districts sont dirigés par soit par un maire, soit par un président. Toutefois, Boroughs et Districts disposent des mêmes compétences. De plus, on parle de Canterbury City, car cette ville dispose d'une charte royale particulière, ce qui, sans lui donner plus de compétences qu'un Borough ou un District, lui permet de bénéficier d'une appellation distincte.

Enfin, au niveau communal, on rencontre des *parish councils*, conseils municipaux ruraux, et des *town councils*, conseils municipaux urbains. Ils sont dirigés soit par un président soit par un maire.

Le Comté du Kent

Le Comté du Kent est administré par un conseil, il a essentiellement des fonctions de « management ».

Les quatre grands axes managériaux sont :

- le management du réseau : drainage des routes, protection côtière. En principe, cette dernière mission est gérée par l'agence de l'Environnement mais le conseil du comté du Kent injecte des fonds pour la protection de ses sites.

- Le management environnemental : le comté promeut une meilleure politique environnementale en vue de prévenir d'éventuelles inondations. Il décourage les projets de constructions sur des terrains inondables. Il identifie les territoires opportuns pour la construction de nouveaux logements.
- La gestion des territoires et du transport : le Comté et le District de Medway mettent en place le « *Kent and Medway Structure Plan* », qui est une ligne directrice de planification sur la localisation des développements futurs. Chaque plan envisage des scénarios d'inondations et les solutions à apporter le cas échéant.
- La planification de situations d'urgence.

En outre, on peut dégager certaines autres compétences exclusives du comté du Kent :

- l'éducation ;
- la police ;
- les services sociaux ;
- la planification stratégique ;
- les routes et autoroutes ;
- les transports et les transports publics subventionnés ;
- les sites de traitement des déchets ;
- la protection des consommateurs ;
- le recyclage ;
- les bibliothèques ;
- la formation professionnelle ;
- les registres d'état civil ;
- l'éclairage public ;
- les trottoirs ;
- le développement des sports ;
- les crèches ;
- le désenclavement de la campagne ;
- l'exploitation des ressources minières.

On peut également ajouter à ces compétences exclusives, des compétences partagées entre le Comté du Kent et les Districts qui sont placés sur son territoire :

- les sites miniers ;
- la planification d'urgence ;
- le développement économique ;
- la régénération urbaine et économique ;
- la protection côtière ;
- les musées et les galeries d'art ;
- le développement et la promotion touristique ;

Le comté du Kent supervise et coordonne les 12 Districts situés sur son territoire (compétences déléguées par le parlement au Comté). Dans cette mission, il établit un plan de développement qui est composé :

- d'un *Structure Plan* du Kent réalisé en 1996 (prévisions jusqu'en 2011) qui sera ensuite remplacé par le *Structure Plan* du Kent et de Medway préparé conjointement par le conseil du comté du Kent et par le conseil de Medway.
- le *Local plan* minéral du Kent préparé par le conseil du comté du Kent ;
- le *Local plan* de déchets du Kent préparé par le conseil du comté du Kent ;
- le *Local plan* des conseils de Districts, préparé par chaque conseil de district du Kent.

Les districts du Kent

Parmi les compétences exclusives des districts du Kent, on peut citer :

- les loisirs et les sports ;
- le logement ;
- la collecte de la taxe ;
- les autorisations pour les marchés locaux ;
- la planification et l'urbanisme locaux ;
- l'environnement ;
- l'hygiène alimentaire ;
- la lutte contre la pollution ;
- les cimetières ;
- le nettoyage des routes et des trottoirs ;
- les registres électoraux ;
- les parcs ;
- les concessions de transports ;
- les questions locales concernant les autoroutes ;

Chaque district est chargé de rédiger un *Local Plan*. L'objectif est de développer la politique et les propositions générales du *Kent Structure Plan* en établissant des propositions spécifiques à chaque territoire.

b - Les compétences des collectivités territoriales françaises

La France connaît depuis une dizaine d'années, un mouvement de décentralisation qui a connu de récents développements à travers la Loi « Responsabilités Locales » en cours de discussion au Parlement. Par ailleurs, le nouvel article 72 de la Constitution traduit la volonté du gouvernement français de confier plus de prérogatives aux collectivités territoriales : « les collectivités territoriales ont vocation à prendre les décisions pour l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en œuvre à leur échelon ».

Les compétences des régions françaises

La France compte 26 Régions sur son territoire, dont 22 en métropole et 4 en outre-mer. La région a acquis sa qualité de collectivité territoriale en 1982. Généralement, elle est constituée par un ensemble de départements regroupés en fonction de leurs intérêts

économiques et culturels. La région Nord-Pas-de-Calais compte deux départements : le Nord et le Pas-de-Calais.

Ses compétences propres concernent principalement :

- la planification et l'aménagement du territoire ;
- le développement économique ;
- la formation professionnelle ;
- la construction, l'équipement et les dépenses de fonctionnement des lycées.
- les transports ferroviaires régionaux plus une autre série de compétences dont elle devrait hériter suite à l'approbation de la loi « Libertés et Responsabilité locales ».

La Loi du 19 janvier 1999 a prévu, à compter des élections de 2004, un scrutin combinant la proportionnelle avec une prime majoritaire de 25% de sièges accordée à la liste arrivée en tête dans le cadre de la région. Le conseil régional est l'organe délibératif élu au suffrage universel direct, il élit ensuite en son sein le président du conseil régional, qui travaille avec le bureau. Le conseil économique et social est l'organe consultatif, désigné par les organismes à caractère économique, social, professionnel, familial, éducatif, scientifique, culturel et sportif de la région.

La chambre régionale des comptes a un rôle triple : elle opère le contrôle budgétaire, elle juge les comptes pour ensuite présenter aux diverses collectivités des observations sur leurs compétences.

Les compétences des départements français

Les départements français sont au nombre de 100, dont 96 en métropoles et 4 en outre-mer (Martinique, Guadeloupe, Réunion et Guyane). Depuis la loi du 2 mars 1982, l'autorité exécutive du département est devenue le président du Conseil Général, élu par le conseil en son sein et pour 6 ans. ¹ Le Conseil général est élu au scrutin majoritaire uninominal à deux tours dans le cadre de circonscriptions électorales appelées « cantons ». Le mandat des conseillers généraux est de 6 ans, renouvelable par moitié tous les trois ans. Un bureau est élu après chaque renouvellement triennal, constitué d'un président et de 4 à 10 vice-présidents.

Les compétences propres au département sont les suivantes :

- l'action sanitaire et sociale ;
- l'équipement rural ;
- la voirie départementale ;
- les dépenses d'investissement et de fonctionnement des collèges.

Les compétences des communes françaises

Le territoire français compte environ 36 000 communes. Ce morcellement communal important a conduit les pouvoirs publics français à envisager des regroupements communaux par la voie de communautés urbaines, de syndicats intercommunaux...

Les compétences communales concernent essentiellement les actions de proximité. S'agissant du domaine économique, le rôle du département était initialement limité à l'octroi

¹ Auparavant cette fonction était exercée par le préfet.

d'aides incitatives destinées à la création d'emplois, puis s'est élargi au maintien de l'emploi par des aides directes (prêts, garanties d'emprunt...) ou indirectes.

L'intercommunalité en France

A ces compétences par niveaux de collectivités se rajoutent celles accordées par transfert aux structures intercommunales. En effet, la Loi du 12 juillet 1999 (dite Chevènement) relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale prévoit trois catégories d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre :

- les communautés de communes ;
- les communautés d'agglomération qui sont des intercommunales de plus de 50 000 habitants ;
- les communautés urbaines qui comptent plus de 500 000 habitants.

Dans le Nord-Pas-de-Calais, on peut compter 3 communautés urbaines (dont Lille et Dunkerque), 11 communautés d'agglomération (dont Boulogne-sur-mer, Calais et St Omer) et 80 communautés de communes. La taille moyenne des EPCI est de 40 794 habitants pour 15 communes contre 19 600 habitants et 12 communes au niveau national.

Les EPCI urbains du Nord-Pas-de-Calais interviennent massivement dans les domaines de l'aménagement de l'espace et le développement économique comme c'est le cas pour l'ensemble des structures intercommunales françaises quelque soit leur taille démographique. En revanche, on peut noter une intervention des EPCI du Nord-Pas-de-Calais sensiblement plus élevée que la moyenne nationale pour trois compétences : la politique de la Ville, la gestion des déchets et de l'eau. Pour ce qui est de la création et de la gestion d'équipements, les EPCI de la région sont sensiblement en retrait par rapport aux autres EPCI de la même taille en France (70% des EPCI du Nord-Pas-de-Calais interviennent dans ce domaine contre 80% pour les EPCI de plus de 50 000 habitants en France).

3 - Le contrôle de légalité des actes des collectivités territoriales en Angleterre

L'Angleterre n'ayant pas de Constitution écrite, les collectivités territoriales britanniques (Comtés et Districts) ne bénéficient d'aucune garantie constitutionnelle. Elles n'ont pas de compétence générale, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent agir que dans les domaines qui leur sont réservés par la Loi.

Autre particularité du système britannique, le contentieux entre le gouvernement central et les collectivités relève des tribunaux civils ordinaires. En réalité, ce contrôle a posteriori sur les actes des collectivités locales relève plus d'un contrôle d'opportunité que d'un contrôle de légalité.

On peut dénombrer trois organes chargés de contrôler la légalité des actes des collectivités locales

- le Ministère de l'Environnement qui est compétent pour les questions locales anglaises.² Le requérant doit saisir un tribunal civil ordinaire de sa demande ; si un manquement est constaté, le Ministère de l'Environnement peut procéder à l'exécution forcée de la décision, ou bien nommer des commissaires qui assumeront alors les tâches de la collectivité défaillante.

- les autres Ministères, et plus particulièrement ceux de l'Education, de l'Intérieur, la Santé, et des Transports. Chaque Ministère peut émettre des réglementations précises dans son domaine, ou encore demander à certains services de rendre des comptes sur leur mode de fonctionnement. Certains ministères disposent de corps d'inspections qui vérifient que les normes minimales de service sont bien assurées.

- *l'Audit Commission for Local Authorities*, créée en 1982 par le *Local Government Finance Act*. Au Royaume-Uni, il n'existe pas d'institution étatique de contrôle des compétences publiques.

Tous les ans, les contrôleurs généraux, nommés par le Ministère de l'Environnement, décident seuls des contrôles à entreprendre et des suites à leur donner. Ses membres sont des experts comptables privés ou publics (*District Auditors*) supervisés par ladite commission financée par le biais des honoraires perçus sur les organismes contrôlés. L'originalité du système britannique réside donc dans le fait que les méthodes de contrôle sont identiques à celles des entreprises privées. Les auditeurs doivent identifier les risques, opérer un examen du contrôle interne des écritures comptables, et contrôler les compétences et les études sur le coût des collectivités locales. Leur mission est de s'assurer que les dépenses des instances locales et leurs comptes-rendus financiers sont bien conformes à la Loi.

En vertu du principe de management public imposé par le gouvernement, les auditeurs doivent contrôler le « bon emploi de l'argent », c'est-à-dire l'efficacité, l'efficacités et l'économie dans l'emploi des fonds par les instances locales.

- l'*ODPM (Office of Deputy Prime Minister, sorte de secrétariat d'Etat à la planification stratégique*, qui dépend directement du premier Ministre, veille à l'application de l'esprit des lois (cf 1^{ère} partie, I-A-4-c p 18).

4- L'aménagement et l'urbanisme en Angleterre

Le *planning system* est fondé sur un système de plans hiérarchisés du niveau national au plan local. L'aménagement du territoire est donc défini à l'origine par le gouvernement. La notion de développement est également définie par la Loi.

Ce *planning system* est complexe. Dans certaines régions, les directives d'aménagement échouent à inciter les porteurs de projets, publics ou privés, à réaliser des projets générateurs de retombées positives là où il y en aurait le plus besoin. Dans certains cas, l'exigence de rentabilité constitue un véritable frein au développement de ces espaces les plus en difficulté. En effet, les acteurs du développement, publics ou privés, s'assurent systématiquement de la rentabilité de leurs opérations avant d'agir. Ainsi un certain nombre de régions sont devenues très répulsives et délaissées.

² A l'exception des collectivités locales galloises, dont les actes seront contrôlés par le *Welsh Office*.

Toutefois, le Gouvernement peut décider d'accorder des subventions aux projets qui font la preuve de leur futur impact positif dans ce type d'espaces. Ses modalités d'intervention peuvent également faire appel à des financements privés qui s'ajoutent à ceux des collectivités les plus nécessiteuses concernées.

Le système de l'aménagement anglais est nettement hiérarchisé entre l'Etat, le niveau régional et le niveau local. De plus, l'Angleterre est divisée en régions, et le Comté du Kent appartient à la région du Sud Est (South East). Dans cette région, le GOSE (Government Office for the South East) représente le Gouvernement Central (il est basé à Guilford dans le Surrey).

a - Au niveau national, les Planning Policies Guidance Notes (PPGN)

Les PPGN sont les principaux textes auxquels se réfèrent les autorités locales au stade de l'élaboration de leurs *development plans*. 24 guides décrivent la politique gouvernementale dans différents domaines d'aménagement du territoire.

L'organe responsable de l'urbanisme au niveau national est le ministère de l'Environnement. Il reçoit les appels concernant les décisions prises par les autorités locales en matière d'aménagement et d'urbanisme. Il est consulté pour l'élaboration des *development plans*. Le secrétaire d'Etat peut y imposer des modifications, procédure appelée « call in », et par laquelle il traite lui-même la demande si le gouvernement décide d'une nouvelle politique, ou si la demande concerne un sujet d'importance particulière. Mais le principe reste qu'il ne doit intervenir que si c'est vraiment nécessaire.

b - Au niveau régional : les Regional Policies Guidance (RPG)

Les RPG constituent un cadre général pour élaborer les *Structure Plans* qui définissent les objectifs d'aménagement au niveau d'une région (plusieurs comtés). Leurs indications sont planifiées sur une vingtaine d'années. C'est un rapport général sur l'état de santé de la région sous différents aspects des sujets couverts : logement, développement économique, transports, infrastructures, sites miniers, traitement et stockage des déchets...

Le Regional Planning Guidance est un document gouvernemental publié pour chaque région anglaise par le gouvernement. Pour le Sud Est, c'est la South East England Regional Assembly (une assemblée régionale composée de 75 % de représentants locaux et de 25% de représentants industriels, de promoteurs) qui rédige un document consultatif publié pendant 12 semaines.

Le rapport est ensuite analysé par "an independant panel" et il est soumis par décret au *Secretary of State (Office of Deputy Prime Minister)*. Ensuite, le GOSE publie les propositions de changement du *Secretary of State* et commence une période de consultation de 8 semaines, pour finalement aboutir à la publication de sa forme finale. A partir de juillet 2004, ces documents deviennent "statutory under the new planning and compulsory purchase act". La prochaine série de documents prendra le nom de "Spatial Strategies".

Les autorités de niveau inférieur chargées de rédiger des plans d'urbanisme à leur échelle (*Structure Plan* pour le Comté, *Local or Development Plan* pour les Districts) devront respecter les lignes directrices posées par ce *Regional Plan*.

c – Au niveau comtal, le *Structure Plan*

Le Comté élabore un *Structure Plan* dans lequel doit s'inscrire le plan que chacun des Districts établit : le *Local Plan*. Le *Structure Plan* se rapproche d'une sorte de « schéma directeur géant » qui serait à l'échelle d'un département français. En effet, il prévoit le cadre stratégique pour l'urbanisme au niveau du Comté, il conditionne également le développement des Districts, enfin, il assure la cohérence entre les *Local Plans*. Sa nature est purement stratégique.

Le *Structure Plan* est élaboré en plusieurs étapes. Tout d'abord, un premier jet est rédigé proposant plusieurs politiques possibles traitant de sujets qui auront, au préalable, fait l'objet d'une étude préliminaire. Ensuite cette première rédaction est publiée, laissée à la critique et aux suggestions des citoyens, dans une enquête publique. Le document est ensuite corrigé à partir des remarques et des objections, puis approuvé par le conseil du Comté.

Ensuite, une seconde version est soumise au *secrétariat d'Etat à la planification (ODPM)*, débouchant sur une seconde publication dans un délai de six semaines. L'*ODPM* peut contraindre le Comté de Kent à mieux prendre en compte les politiques ou les propositions qu'il souhaite voire appliquer, s'il considère que le *Structure Plan* n'est pas conforme à l'esprit de la politique nationale. Cependant, le point de vue du gouvernement central est de ne pas intervenir à moins que la question ne concerne un enjeu national.

A ce stade de la procédure, le conseil du Comté doit également consulter plusieurs organes appelés « *Statutory undertakers* », et qui sont autorisés par la Loi (labellisés) à réaliser des travaux d'intérêt collectif. Le Comté doit publier cette liste.

Enfin, une nouvelle période de consultation est prévue, puis un contrôle de la légalité du *Structure Plan* aboutissant à son adoption. La procédure dure, en moyenne, de 4 à 5 ans et le *Structure Plan* doit couvrir une période de 15 ans environ.

d - Au niveau local, le *Development Plan* ou *Local Plan*

Toutes les demandes d'autorisation de permis de construire sont traitées au niveau du District.³ L'*Unitary Authority* de Medway est également compétente en matière d'urbanisme sur son territoire.

Les conseils municipaux (*Parish councils* dans le milieu rural et *Town councils* dans le milieu urbain) n'ont ici qu'un simple rôle consultatif.

Si l'on devait établir une comparaison avec le système d'urbanisme français, ce *Local Plan* pourrait être comparé aux principes du Plan Local d'Urbanisme mais sans référence à un Code de l'Urbanisme. Il est élaboré en accord avec les plans de niveau supérieur pour décider d'accorder ou non cette autorisation.

³ Lorsque la demande concerne les grands travaux miniers, le stockage et le traitement de déchets ou certains transports, c'est le Comté qui la traitera.

Le *Local Plan* expose de manière détaillée la politique d'utilisation du sol au niveau du District. Depuis le « *Planning and Compensation Act* » de 1991, le *Local Plan* est devenu obligatoire.

Son élaboration est similaire à celle du *Structure plan*. Une consultation publique doit être prévue, le Comté doit délivrer un certificat indiquant sa conformité avec le *Structure Plan*, il est adopté par le Conseil de District, la procédure dure également de 4 à 5 ans, et le *Local Plan* doit couvrir une dizaine d'années.

5 - La recherche d'une gestion de qualité dans le domaine des services publics britanniques

Traditionnellement, la quasi-totalité des services publics étaient contrôlés par les autorités locales à quelques exceptions près comme en matière de santé et de sécurité sociale.

Mais dès le début du XXème siècle et avec l'expansion de l'Etat Providence, les autorités locales perdent progressivement cette prérogative au profit d'entreprises publiques et de partenaires quasi-autonomes dont la fonction était de gérer des services publics. Politique assez récente, le **Nouveau Management Public (NMP)** impose l'évaluation des organisations et des services publics pour les critères des marchés, notamment par le principe de la concurrence entre les organisations et par le choix du consommateur.

Cette réforme a eu un fort impact sur l'organisation des autorités locales qui doivent rechercher le meilleur rapport service/coût : on peut citer pour exemple la création de la commission d'audit qui les contrôle financièrement ; on a également pu voir certaines municipalités qui se sont vues signer des accords à long terme avec des entreprises privées afin de fournir une panoplie de services de soutien qui étaient auparavant rendus en régie.

L'ouverture des marchés publics a rendu obligatoire les appels d'offre pour la prestation de services. Cet appel d'offre obligatoire a ensuite laissé place à de nouvelles exigences pour chaque municipalité qui doit à présent rechercher le « *best value* » dans le domaine des services. Pour fournir le service le plus compétitif sur le marché, elles doivent respecter « la règle des 4C » : Challenge (défi), Consultation, Comparaison et Concurrence.

a - Les méthodes de gestion des services publics en vue d'une meilleure efficacité

L'omniprésence des Agences

Les Agences sont apparues comme la clé de voûte du NMP. L'avantage de ce modèle réside dans sa très grande flexibilité puisqu'elles sont créées en vue de répondre à des problèmes ponctuels et qu'elles permettent d'éviter la lenteur des procédures administratives classiques.

En novembre 1998, le gouvernement travailliste a également créé 8 agences régionales de développement qui ont chacune une fonction précise. Gérées comme des entreprises privées, elles sont présidées par un directeur général sur un contrat de durée déterminé, en général de cinq ans. Ces agences disposent d'une grande autonomie opérationnelle sous deux conditions : d'une part, elles doivent répondre à un cahier des charges fixe ; et d'autre part, elles doivent accepter d'être évaluées en permanence sur les objectifs à réaliser.

Elles ont pour compétences :

- d'établir les plans régionaux de développement économique ;
- de promouvoir les partenariats entre les acteurs publics et privés ;
- d'assister à la négociation des fonds structurels de l'Union européenne ;
- de conseiller les ministères sur les aides individuelles et la formation ;
- de susciter les investissements endogènes et exogènes ;
- d'administrer certains programmes de régénération et de mise en valeur des terres.

Ses membres viennent de toutes les formations et sont nommés par les ministres de l'environnement, des transports et des régions.

Notons toutefois que ces agences régionales de développement ne peuvent être comparées aux régions françaises, aux *Länders* allemands, ou encore aux régions italiennes... Elles ne disposent pas, en effet, d'une telle personnalité juridique.

b – Les collectivités dans l'économie mixte

Côté britannique : les entreprises publiques locales

Les entreprises publiques locales interviennent dans quatre grands domaines : le développement économique, la promotion touristique, les infrastructures publiques et enfin le médico-social.

Leur statut est équivalent aux S.E.M.L françaises. Les entreprises publiques locales anglaises peuvent emprunter deux formes. Elles peuvent être organisées comme une personne morale de droit privé sous forme de société par action ou par garanties (*non regulated companies*), ou encore les collectivités locales peuvent choisir de détenir au moins 20% du capital, ainsi que le contrôle effectif de l'entreprise locale (*regulated companies*). La règle générale concernant ces entreprises est la mise en concurrence pour la gestion d'un service public ou la passation d'un marché public.

Elles bénéficient d'aides fiscales nationales en étant exonérées de l'impôt sur les sociétés en tant qu'entreprise publique locale par garantie sans but lucratif. Elles jouissent également d'aides locales : subventions, garanties d'emprunt ; ces emprunts sont toutefois contrôlés par l'Etat. Enfin, ces entreprises sont également contrôlées par le commissaire aux comptes de la collectivité locale sur le territoire duquel elles sont situées, et lorsque la collectivité est minoritaire dans ces entreprises, elle dispose d'une minorité de blocage.

Côté français : les Sociétés d'Economie Mixte Locales

En France, depuis la loi du 7 juillet 1983, les Sociétés d'Economie Mixte Locales jouissent du même régime que les Sociétés Anonymes. Ce sont des personnes morales de droit privé constituées sous forme de S.A. avec principalement un conseil d'administration. Leur capital doit être public entre 50% et 80% et, elles doivent compter au moins un actionnaire privé. En 1998, on pouvait compter 1 305 S.E.M.L. en France. Leurs domaines d'intervention sont les suivants : développement économique, eau, collecte et traitement des déchets, transports

publics, construction et gestion de logements, aménagement, environnement, tourisme, loisirs et culture. Elles disposent de trois formes de contrats pour exercer l'objet social ou la mission dont elles sont investies : la concession d'aménagement, la convention de délégation de service public, et enfin, le mandat ou la prestation de service.

Les S.E.M.L françaises bénéficient de plusieurs sortes d'aides et de subventions, parmi lesquelles on peut citer : les subventions, les participations financières au titre d'opérations conventionnées, des exonérations fiscales partielles pour les S.E.M.L d'aménagement.

L'activité des S.E.M.L est contrôlée d'une part par la collectivité locale, d'autre part, par le représentant de l'Etat en la personne du préfet, a posteriori, et enfin, par la chambre régionale des comptes.

c – Un exemple britannique de mise en application de la politique de nouveau management public

Depuis 1981, les autorités locales ont dû recourir à la mise en concurrence pour de nouvelles constructions et l'entretien des immeubles publics. Elles ne pouvaient utiliser leurs propres services en régie que s'ils apparaissaient comme les moins-disants ; ces services en régie devaient également atteindre une rentabilité de 5%. Si ces deux conditions n'étaient pas respectées, ces services en régie devaient être dissous, ce qui fut le cas pour nombre d'entre eux.

Ce principe de mise en concurrence obligatoire fut étendu en 1988 à d'autres domaines comme la collecte des ordures et le nettoyage des rues, les cantines scolaires, l'entretien des routes et enfin, les parcs et les espaces de loisirs.

Le principe de la mise en concurrence n'a pas épargné le domaine des transports. Quand des autorités décidaient de subventionner des services, il leur était obligatoire de procéder à un appel à la concurrence. Ainsi, dans les Comtés où il existait des commissions de transports communes dirigeant encore des compagnies de bus, elles furent invitées à les transférer à des sociétés ou à les vendre.

6 - Les finances des collectivités locales en Angleterre

a – Les taxes locales

En Angleterre, la « Council Tax », taxe foncière et d'habitation

Les collectivités locales anglaises disposent des produits d'une seule taxe depuis le 1er avril 1993 : la « council tax ». Cette taxe est calculée de la manière suivante : les propriétés sont regroupées en huit catégories en fonction de leur valeur estimée, l'impôt payable dans chaque catégorie étant à peu près proportionnel à la valeur moyenne de la catégorie. Mais cet impôt n'est pas seulement un impôt foncier puisque son taux de base s'applique à tous les logements occupés par deux adultes ou plus, mais ceux qui sont occupés par une seule personne sont passibles d'un taux réduit de 25%.

Le taux de la *Council Tax* est fixé par l'autorité locale en fonction de ses contraintes budgétaires ; il doit être égal à la différence entre les contraintes budgétaires et le montant des subventions allouées par l'Etat. Dans le but d'éviter certains excès de la part des autorités locales , un plafonnement de ce taux par le secrétaire d'Etat est possible.

Autre imposition prévue par la fiscalité anglaise, la *National Non Domestic Rates* (NNDR), qui est un impôt local national sur les immeubles non affectés à l'habitation. La valeur imposable est révisée tous les 5 ans. Un conseil par région est chargé du recouvrement de ces sommes qui seront ensuite reversées dans une caisse nationale.

Enfin, les collectivités locales sont libres de tarifier certains de leurs services comme les équipements de loisirs, par exemple.

Côté Français

En France, la fiscalité locale est pour l'essentiel à base immobilière. Les « quatre vieilles » comptent l'impôt foncier sur les propriétés non bâties, l'impôt foncier sur les propriétés bâties tant en zone urbaine que rurale, la taxe d'habitation pour les occupants des logements et la taxe professionnelle qui porte sur les immeubles possédés par les entreprises et inscrits au bilan. Depuis la Loi du 10 janvier 1980, les collectivités territoriales sont autorisées à voter elles-mêmes le taux de chaque impôt.

b - Les subventions accordées par l'Etat

En Angleterre

En Angleterre, elles relèvent de deux grandes catégories. Tout d'abord, la subvention de fonctionnement général appelée la dotation complémentaire de recettes (*Revenue Support Grant, RSG*) n'est soumise à aucune condition. Ensuite, les dotations spéciales sont destinées à financer des programmes spécifiques.

Côté Français

En France, la principale dotation est la DGF, Dotation Générale de Fonctionnement, dont le transfert est libre d'emploi. Elle représente environ 25% des recettes des communes et 10% de celle des départements. On peut également citer la DGD, Dotation Générale de Décision, dont le montant annuel est indexé. Elle s'ajoute aux impôts transférés en vue de s'assurer, à titre complémentaire, le financement des droits à compensation au titre du fonctionnement.

D'autres dotations spécifiques existent ; en matière d'éducation par exemple, on peut citer :

- la DDRFPA : c'est la Dotation de Décentralisation Relative à la Formation Professionnelle et à l'Apprentissage versée aux régions.
- La DRES, Dotation Régionale d'Équipement Scolaire, versée aux régions pour compenser les transferts d'investissements pour les lycées ;

- La DDEC, Dotation Départementale d'Équipement scolaire, versée aux départements pour compenser les transferts d'investissements en matière de collèges...

Les communautés d'agglomération du Nord-Pas-de-Calais reçoivent une Dotation Globale de Fonctionnement intercommunale de 5 € supérieure à la moyenne nationale (43,4 contre 38,5 € par habitant). Leurs politiques de reversement aux communes sont plus strictes que dans le reste de l'hexagone, puisque la moyenne de reversement (attribution de compensation et dotation de solidarité) par habitant s'élève dans la région à 201 € par habitant contre 249 € par habitant sur le plan national.

B – Des territoires géographiquement très différents : autonomies et interdépendances

1 – Données de base : grandes caractéristiques territoriales et population

Contrairement à de nombreuses zones frontalières, même séparées par un détroit, ces deux territoires français et britanniques présentent de nombreuses différences de par leur histoire, leur culture, leur morphologie urbaine, leur taille et la nature de leur économie. Ces deux territoires sont d'ailleurs eux-mêmes assez composites.

Document n°1 : tableau général comparé

Nord-Pas-de-Calais	Kent
4 000 000 habitants	1 580 000 habitants
12 414 km ²	3 730 km ²
322 habitants /km ²	423 hab/km ²
Lille capitale régionale forte (à vocation transfrontalière en franco-belge) : aire urbaine 1,8 millions d'habitants	Absence de polarisation par une capitale régionale (Maidstone l'est sur un mode administratif, Canterbury sur le plan historique). Polarisation par Londres, dont la City n'est qu'à 20 km de Dartford (ouest du Comté)
Présence d'une autre frontière avec des relations nombreuses et dynamiques avec la Belgique	Territoire insulaire

Le Nord-Pas-de-Calais est fortement polarisé par sa capitale régionale : Lille (1,8 million d'habitants dans l'aire urbaine transfrontalière) et est émaillé d'un semis de villes moyennes de plus de 250 000 habitants (Dunkerque, Valenciennes, le bassin houiller).

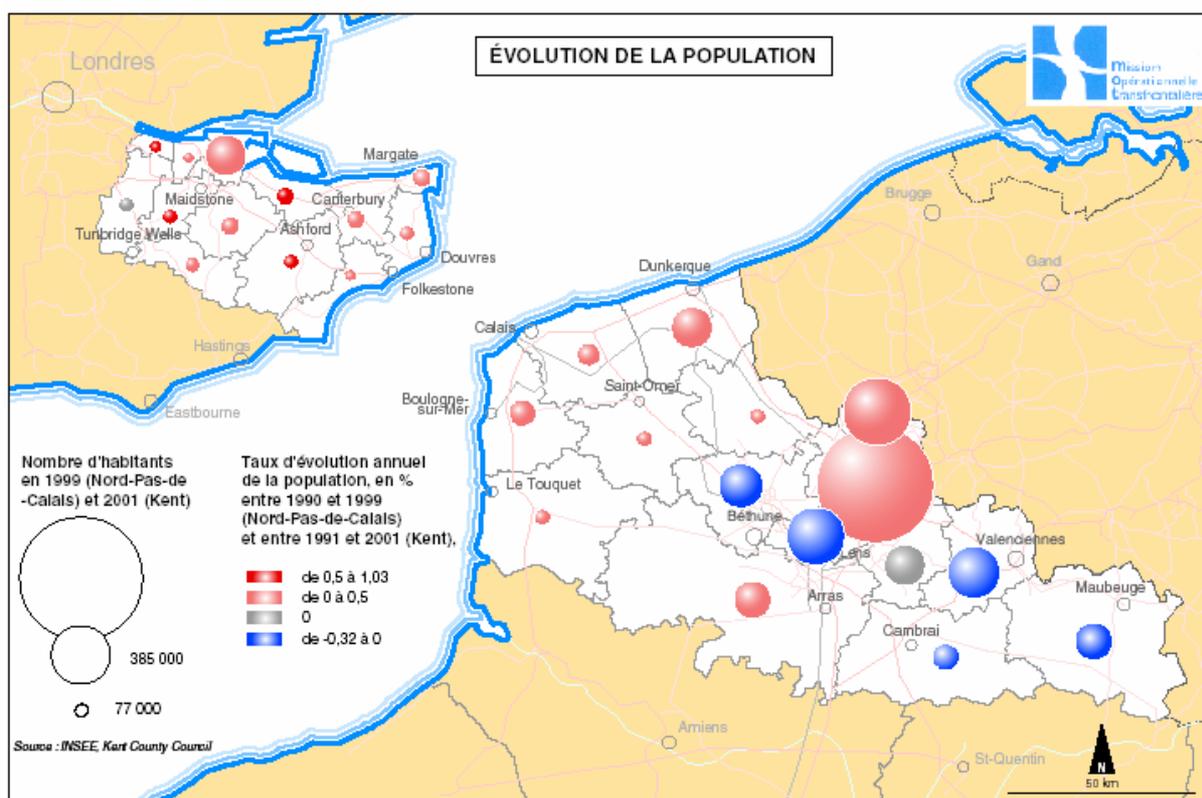
Le Kent est de taille plus modeste (la taille d'un petit département français comme le Vaucluse) avec un maillage de villes plus petites, et surtout dans l'orbite de la plus grande ville d'Europe, l'ouest du comté n'étant qu'à 20 km de la City. Le comté est donc très fortement polarisé par Londres en particulier sur le mode des relations domicile-travail le long des radiales principales de transport et fait figure d'une grande banlieue en cours de rurbanisation. (*cf document n°16 : carte des prix immobiliers*).

Sur un mode historique, les deux espaces n'ont jamais fait partie du même territoire politique (à l'opposé de nombreuses régions frontalières même maritimes : Öresund, Corse-Sardaigne...) exception faite de la guerre de cent ans et de la place de Calais en tant que poste avancé anglais en royaume de France de 1347 à 1558. Ils constituent plutôt les têtes de pont de deux empires concurrents et les espaces à partir desquels les pouvoirs politiques en place ont essayé d'envahir l'autre.

Il n'y a jamais eu de communauté linguistique de part et d'autre du détroit (en partie une conséquence culturelle de cette histoire politique) même si le français a été parlé à la cour d'Angleterre de 1066 à 1731.

D'un point de vue démographique, les territoires ont des caractéristiques propres et divergentes, tant sur le mode de la composition de la population que sur son évolution.

Document n°2 : carte sur l'évolution de la population des territoires depuis une dizaine d'années

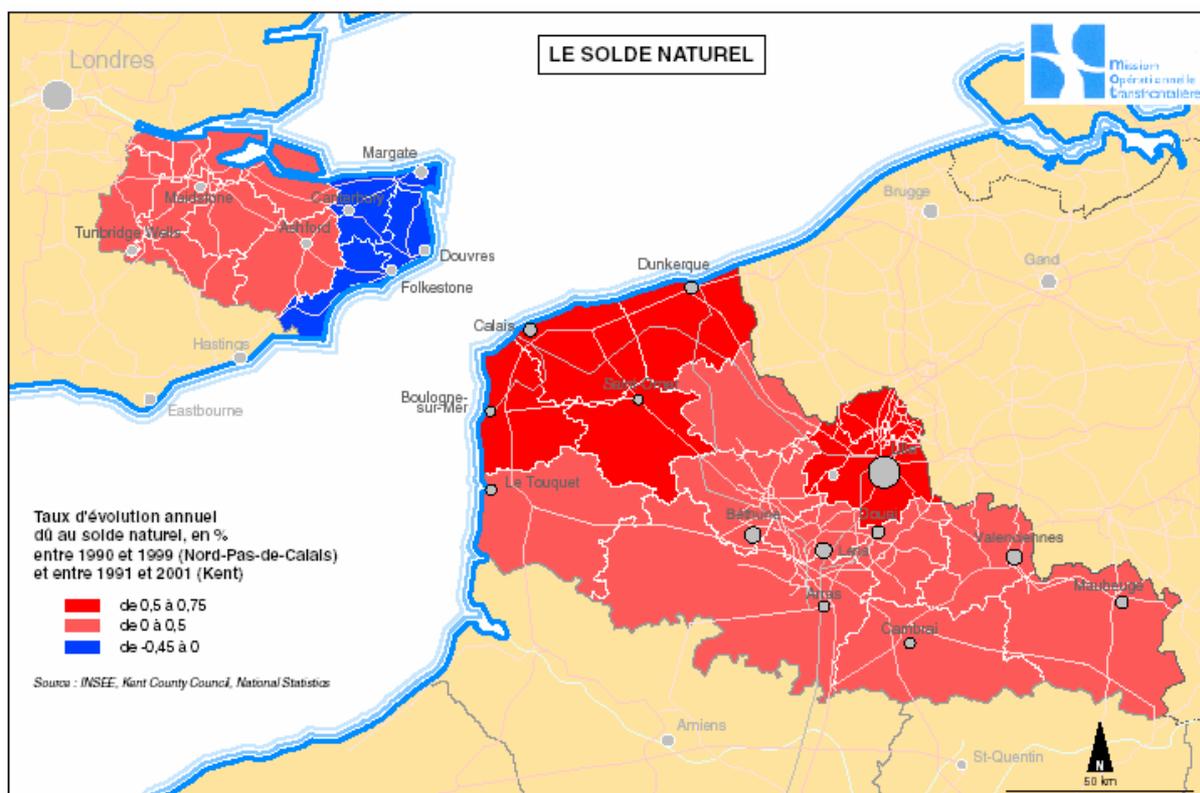


En terme d'évolution à proprement parler, le Comté du Kent avec l'Unitary Authority de Medway (*Autorité administrative unitaire cf I/A/1, pris d'ailleurs quasi-systématiquement dans le cadre de ces analyses statistiques territoriales*), connaît une croissance relative beaucoup plus rapide (0,5% par an) que celle du Nord-Pas-de-Calais (0,09% annuel), ce qui place cette dernière dans le peloton de queue des 5 régions de France à la croissance démographique la plus faible.

L'évolution de la population est assez contrastée au sein de chaque région : on note une croissance quasi nulle sur le littoral du Kent et dans l'extrême sud-ouest du Comté (Sevenoaks), alors que le district d'Ashford comme celui de Dartford se révèlent être les plus dynamiques.

Côté français, on enregistre une croissance négative dans les zones économiquement déprimées du bassin houiller, du Hainaut, de la vallée de la Sambre et de l'Avesnois. La croissance se concentre essentiellement sur la métropole lilloise.

Document n°3 : carte du solde naturel comparé entre les deux territoires

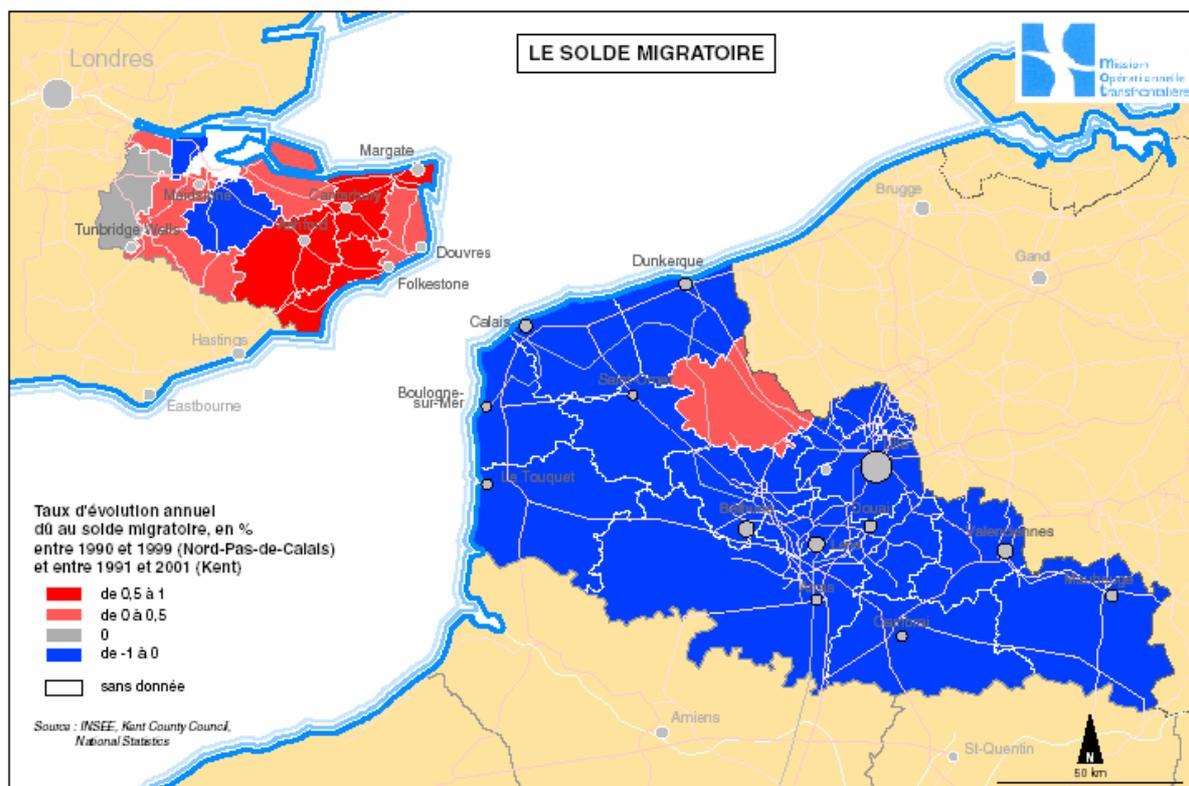


L'analyse plus précise de cette évolution démographique, notamment par la distinction de la part du solde migratoire et du solde naturel, révèle des facteurs d'explication supplémentaires.

Le solde naturel côté français, systématiquement positif, est très largement supérieur à celui du Kent. Le taux de fécondité y est particulièrement élevé. Les zones les plus dynamiques du Nord-Pas-de-Calais sont les zones urbaines du littoral et de la capitale régionale, à la population plus jeune. (*cf deux cartes infra sur la répartition par classe d'âge*).

A l'inverse, le Kent, dans sa partie orientale et nord-est présente des taux négatifs, à corrélérer avec sa structure par âge, où les personnes âgées sont beaucoup plus représentées que dans le reste du Comté.

Document n°4 : carte du solde migratoire comparé entre les deux territoires



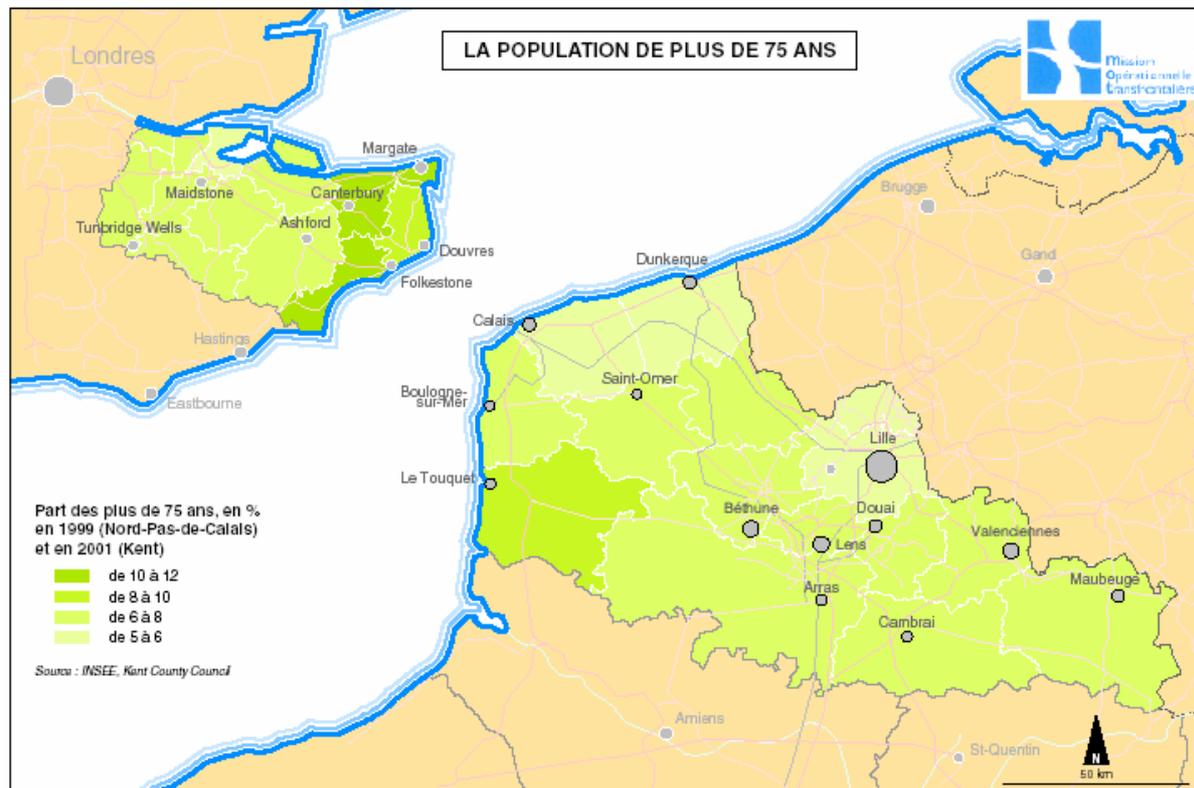
La dynamique migratoire entre les deux territoires est encore plus divergente. Si le Nord-Pas-de-Calais confirme sa position de région répulsive avec plus de départs que d'arrivées, à l'exception très légère de la zone rurale de Flandre-Lys (+0,02%/an), les taux sont tous négatifs avec des pics pour la Sambre-Avesnois (-0,72%/an), Roubaix-Tourcoing, le bassin minier et le Dunkerquois.

Le Kent présente une situation plus contrastée : si quelques districts présentent des taux légèrement négatifs (-0,08%), la plupart restent attractifs : le plus attractif étant celui de Thanet, malgré les difficultés économiques sérieuses qu'il rencontre. On imagine que sa position littorale et la forte proportion de personnes âgées donne des indications sur la nature des flux de personnes qui s'y installent. Il en est de même pour ceux de Canterbury et Folkestone (*cf carte des plus de 75 ans*). La dynamique d'Ashford s'explique plus, quant à elle, par la croissance économique qui a caractérisé cette ville ces dernières années (politique gouvernementale d'aménagement et de déconcentration économique à partir du pôle londonien).

Dans cette analyse transfrontalière des soldes migratoires, il est intéressant de noter que le Nord-Pas-de-Calais est à l'extrême nord de la France, climatiquement le moins favorable et connu pour sa situation économique en reconversion alors que le Kent est à l'extrémité sud de la Grande-Bretagne, cumule sa position climatique toute relative plus positive, avec l'image du « jardin de l'Angleterre », ainsi que sa proximité de Londres.

Au total, le fort solde naturel du Nord-Pas-de-Calais a compensé jusqu'à présent son fort solde migratoire négatif. Il est toutefois difficile d'imaginer que cette situation se pérennisera.

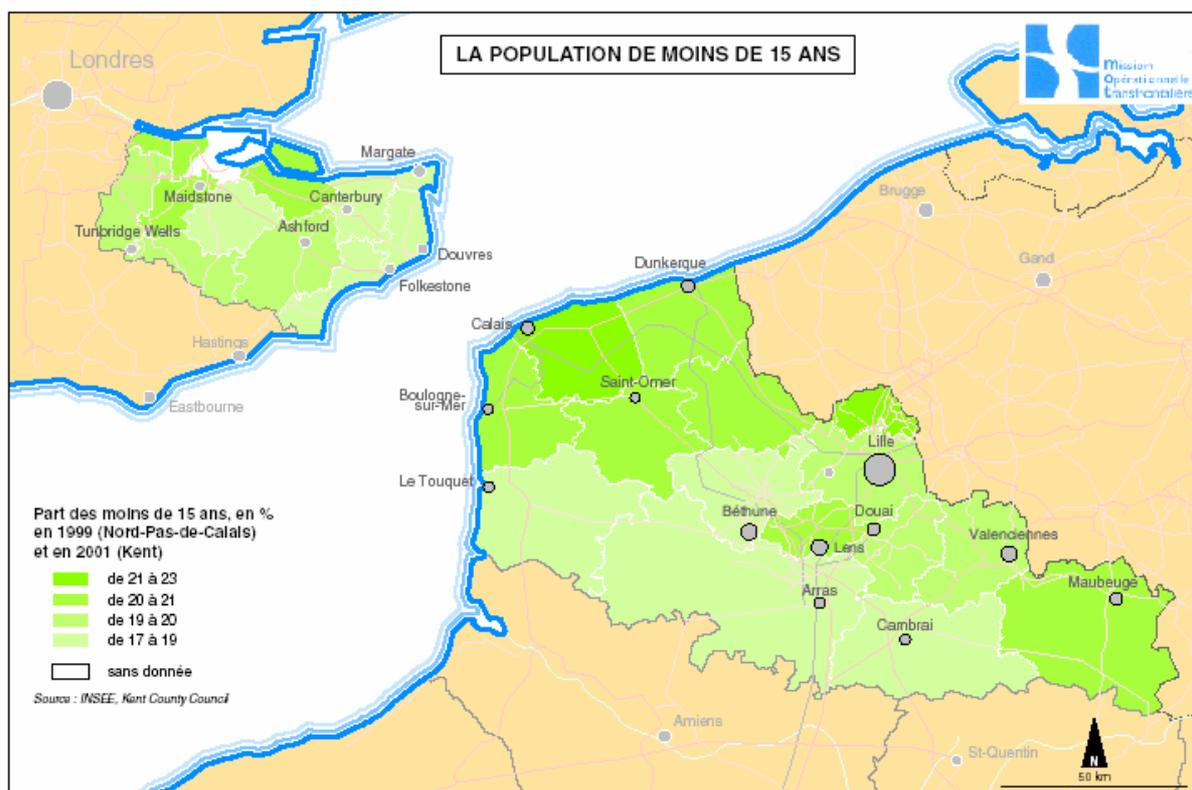
Document n°5 : carte comparée du taux des plus de 75 ans



Les zones les moins urbaines sont celles où l'on recense le plus de personnes âgées. C'est particulièrement le cas côté français. L'exemple de la zone d'emploi de Berck-Montreuil est significative : zone rurale sans pôle urbain d'importance, réputée par sa villégiature, (notamment pour les Britanniques) elle accueille probablement un grand nombre de retraités, par forcément originaires de la région d'ailleurs (Benelux, région parisienne).

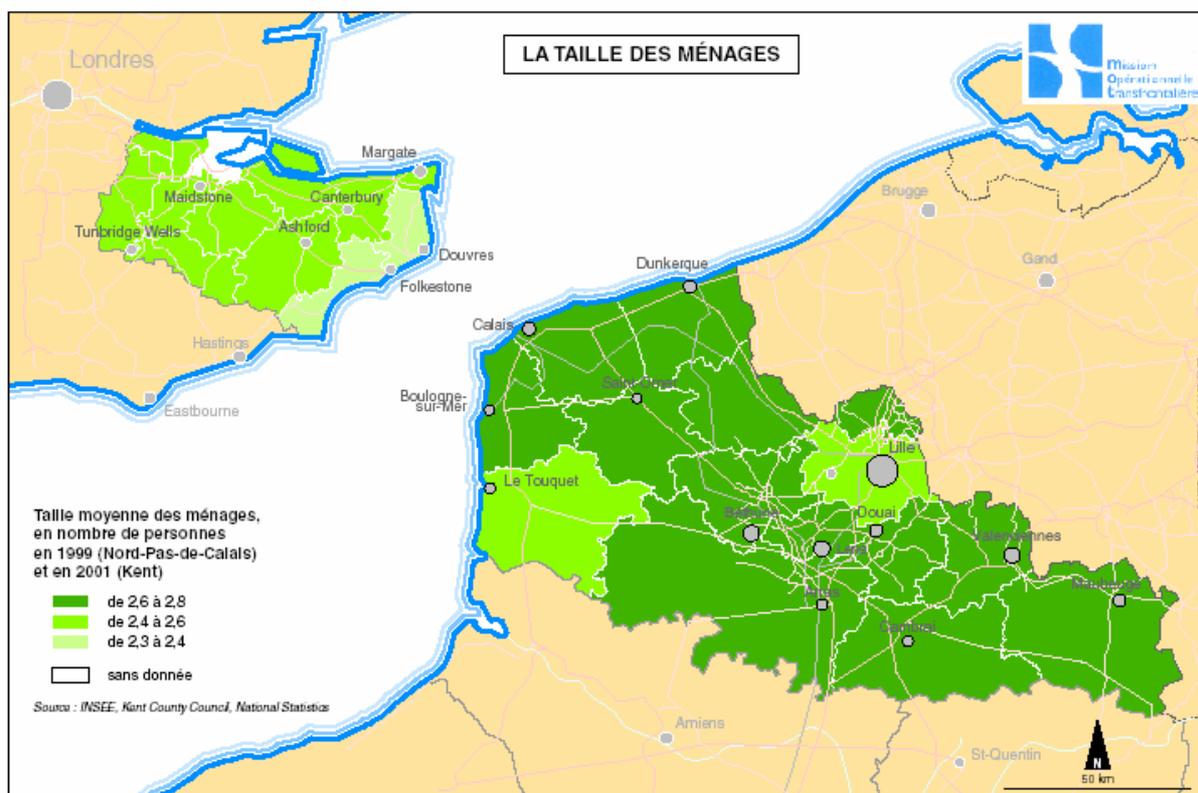
Le contraste est encore plus important au sein du Kent. Les zones de l'est ont des taux de plus de 75 ans particulièrement élevés (*cf précédemment*) pour des raisons principalement liées à la migration des retraités ayant moins besoin de la proximité de Londres pour l'activité économique et à la recherche de zones de villégiature littorales. Le phénomène de vieillissement « thalassotrope » bien connu est malgré tout nettement moins important que dans le Sud Ouest de l'Angleterre et n'y a pas entraîné la même surenchère immobilière (*cf I/A/2-b*).

Document n°6 : carte comparée du taux des moins de 15 ans



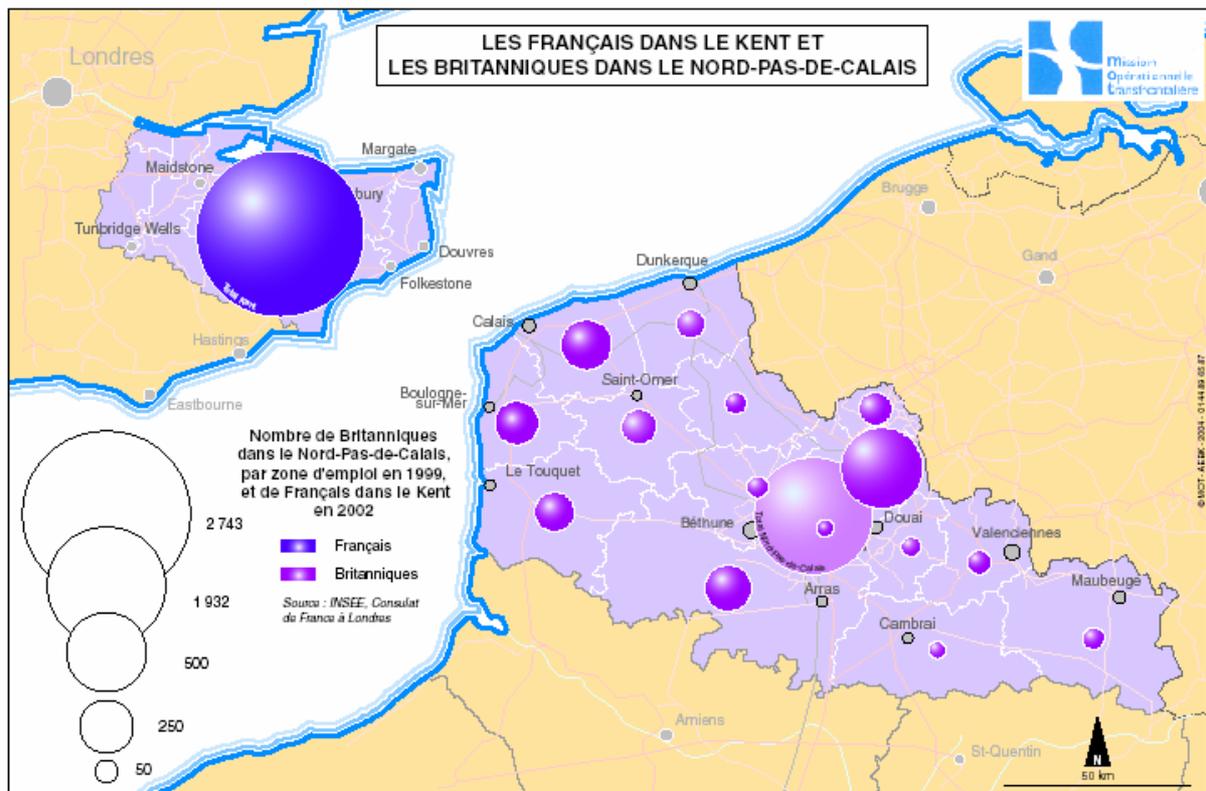
Les moins de 15 ans sont particulièrement présents dans les zones urbaines côté français, en particulier celles en difficulté (Roubaix, Tourcoing, Calais). Dans le Kent, les zones les plus urbanisées et en particulier celles les plus proches de Londres sont celles où les enfants sont les plus nombreux. Ces espaces accueillent en particulier des familles dont les activités professionnelles sont plus ou moins liées à la capitale.

Document n°7 : carte comparée de la taille des ménages



A relier avec la structure par âge et le taux de fécondité, la taille des ménages est nettement plus importante côté français. Le littoral du Kent accueillant la plus forte proportion de personnes âgées est le territoire qui accueille les plus petits ménages. Côté français, il en est de même pour la zone de Berck-Montreuil pour les mêmes raisons. Les ménages lillois possèdent également une taille plus faible que celle du reste de la région ; en effet la ville accueille, par ses fonctions métropolitaines, de nombreux jeunes adultes (étudiants et jeunes actifs notamment) célibataires.

Document n°8 : carte des Français du Kent et des Britanniques du Nord-Pas-de-Calais



L'analyse de la population résidentielle transmanche (Britanniques dans Nord-Pas-de-Calais et Français dans le Kent) est particulièrement importante pour prendre la mesure le degré d'interdépendance transfrontalière des deux territoires.

Les chiffres révélés vont à l'encontre de nombreux a priori : il y a plus de Français dans le Kent (2743) que de Britanniques (1932) dans le Nord-Pas-de-Calais. Le phénomène de migration alternante étant très faible entre les deux territoires (*document n°33*), les Français qui travaillent dans le Kent sont donc obligés de résider sur place. Le détail de la répartition des Français par district n'est pas disponible (pas ce type de comptage dans le recensement britannique). Ce chiffre provient du Consulat de France à Londres qui reconnaît qu'il est très probablement sous-estimé : il correspond aux Français du Kent immatriculés au Consulat de France à Londres, sachant que cette procédure n'est pas obligatoire. A l'échelle du pays entier, seuls 83000 Français sont immatriculés sur les 250 000 estimés (2,7 fois plus nombreux).

Les Britanniques sont peu nombreux côté français (1932 au recensement général de la population) en comparaison avec les 10 400 Belges dénombrés dans cette même région. Les Anglais sont particulièrement concentrés sur la métropole lilloise et le littoral. Cette présence britannique a toutefois pu être plus importante, en particulier dans la première moitié du XIX^{ème} siècle à Calais, ville « anglaise » entre toutes les autres de la région, où se trouvait une véritable communauté anglo-calaisienne de petits entrepreneurs dans le domaine de la tulle.

Document n°9 : détail sur la répartition des Britanniques du Nord-Pas-de-Calais par zone d'emploi et CSP

	Population totale	Actifs ayant un emploi	Chômeurs	Militaires du contingent	Anciens actifs (retraités)	Elèves-étudiants-stagiaires non rémunérés	moins de 15ans et autres inactifs
Roubaix-Tourcoing	102	42	7	0	17	4	32
Lille	519	267	14	0	19	127	92
Dunkerque	88	41	2	0	7	1	37
Flandre-Lys	54	22	3	0	10	3	16
Douaisis	43	17	2	0	6	0	18
Valenciennois	61	36	1	0	8	2	14
Cambresis	36	15	3	0	10	0	8
Sambre-Avesnois	56	31	2	0	4	4	15
Artois-Ternois	199	77	6	0	46	11	59
Lens-Hénin	38	19	4	0	7	3	5
Béthune-Bruay	51	25	3	0	8	1	14
Saint-Omer	118	18	2	0	12	2	84
Calaisis	233	122	17	0	27	6	61
Boulonnais	183	73	10	0	40	13	47
Berck-Montreuil	151	55	2	0	39	9	46
	1932	860	78	0	260	186	548

Source INSEE, RGP 1999, traitement spécial

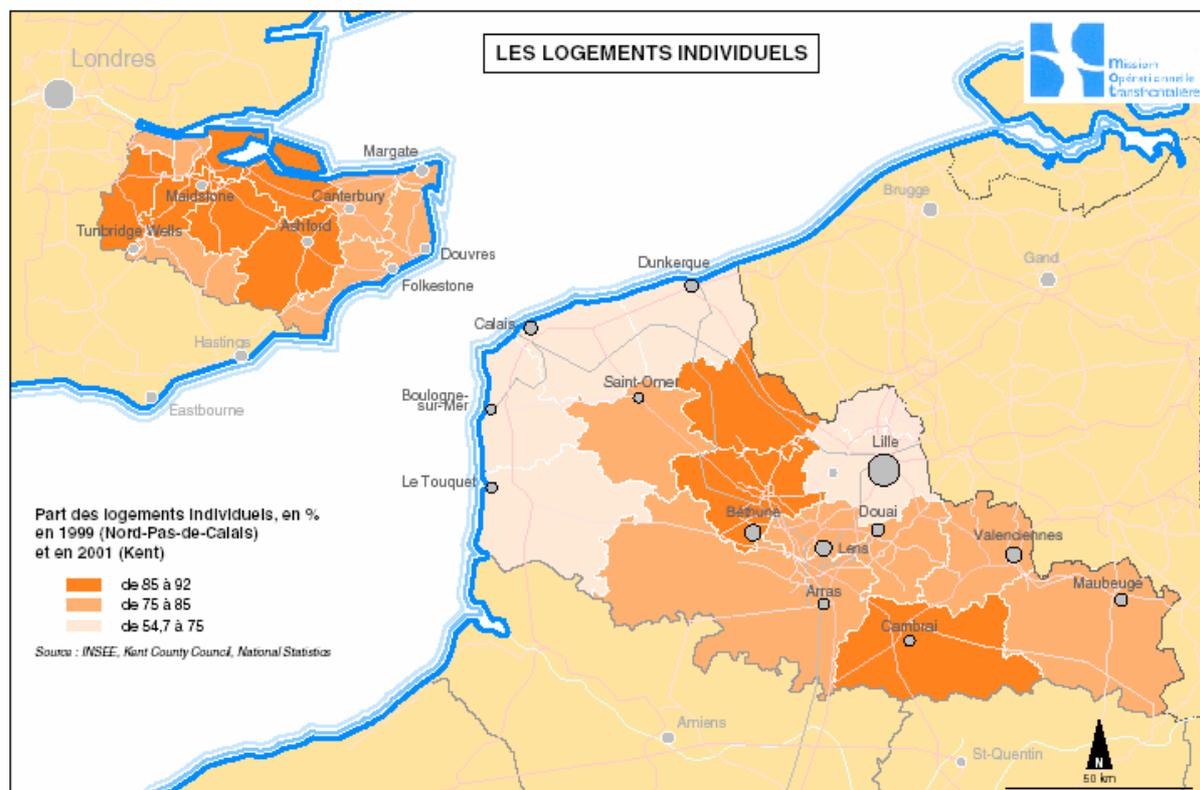
Contrairement à bon nombre d'idées reçues, les retraités britanniques sont très minoritaires (13,4%). Les actifs et leurs enfants représentent 73 % de la population concernée concentrée dans les espaces pré-cités. On note leur présence non négligeable dans la métropole lilloise.

Cette présence faible des Britanniques qui résident à l'année dans le Nord-Pas-de-Calais ne préjuge pas pour autant de ceux qui disposent d'une résidence secondaire dans cette région et qui dans ce cas échappent aux statistiques de recensement de l'INSEE (*cf I/A/2/b*).

2 – Le logement

Les caractéristiques du logement sont également très différentes de part et d'autre du détroit. Cette analyse comparée est particulièrement pertinente dans la mesure où le développement d'une migration potentielle domicile-travail entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais pourrait avoir pour fondement ce différentiel de situation du logement entre les deux territoires.

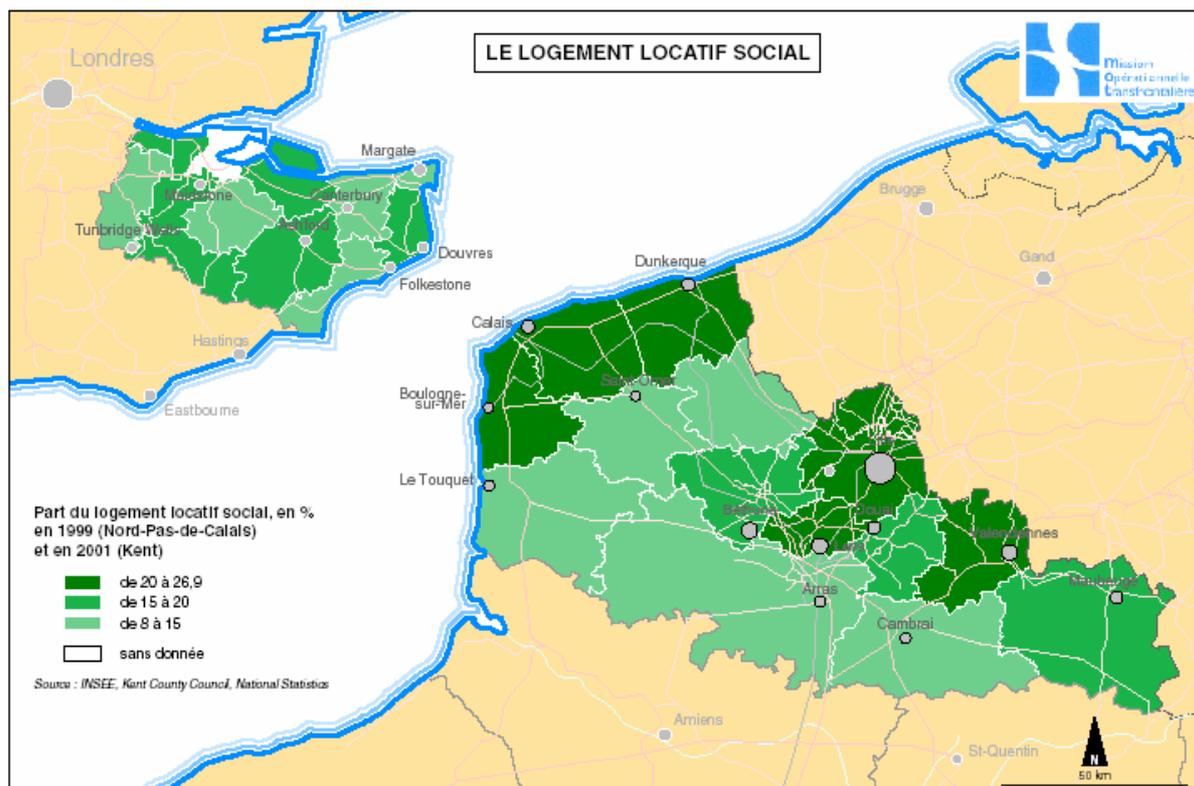
Document n°10 : carte comparée de la part de logements individuels dans le parc total de logements



La part des logements individuels est très inégale entre le Kent et Nord-Pas-de-Calais. Pour ce dernier, elle est la plus faible dans les zones urbaines (Lille, le Dunkerquois, le Calais, le Boulonnais) ainsi que dans la zone de Berck-Montreuil où les immeubles de résidences secondaires du littoral font varier la proportion.

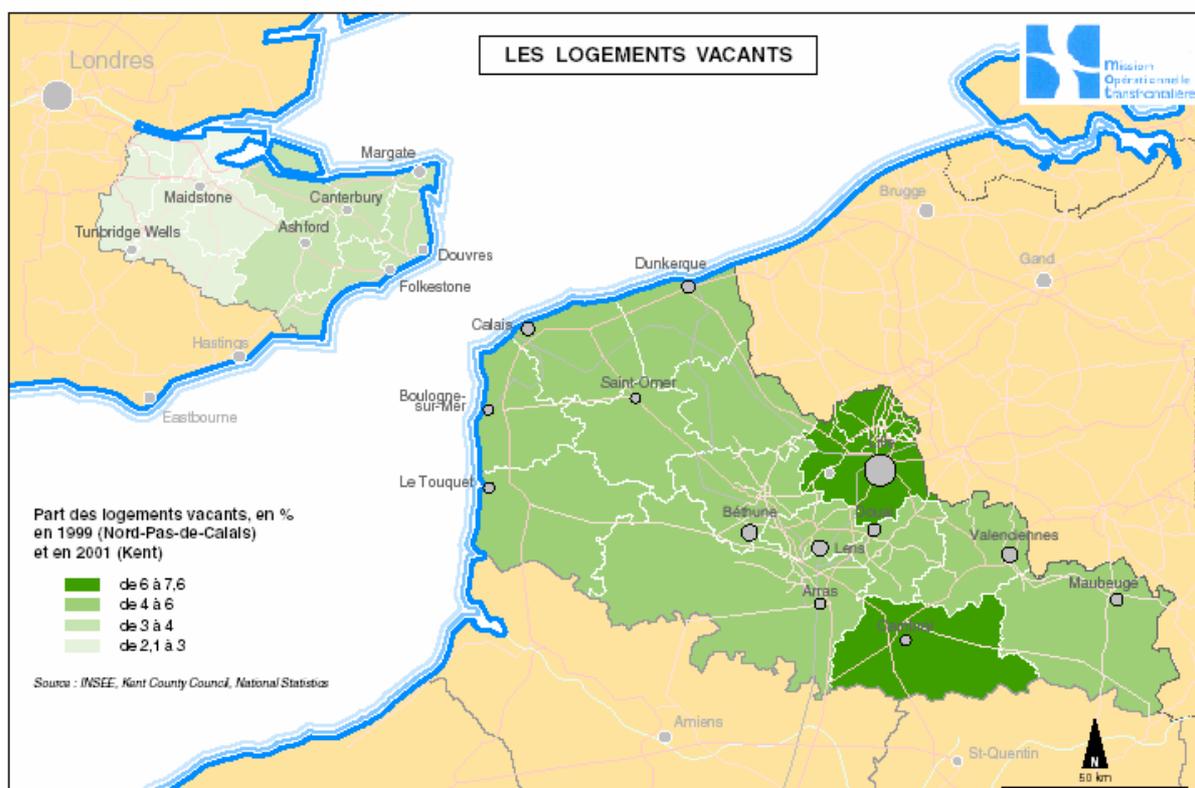
Côté britannique, le taux est plus uniforme et plus élevé, corrélativement au type d'habitat plébiscité par les Britanniques. Toutefois, s'il y a en moyenne 80% de logements « dits individuels » dans le Kent, 59% y sont « semi-detached » ou « terraced » (maisons accolées), ce qui signifie que la proportion des maisons séparées (comme l'on trouve le plus fréquemment en France) tombe à 21%. Cette forme est malgré tout très appréciée et figure dans les raisons qui poussent les Britanniques à acquérir un bien en France.

Document n°11 : carte comparée de la part des logements locatifs sociaux dans le parc de logements



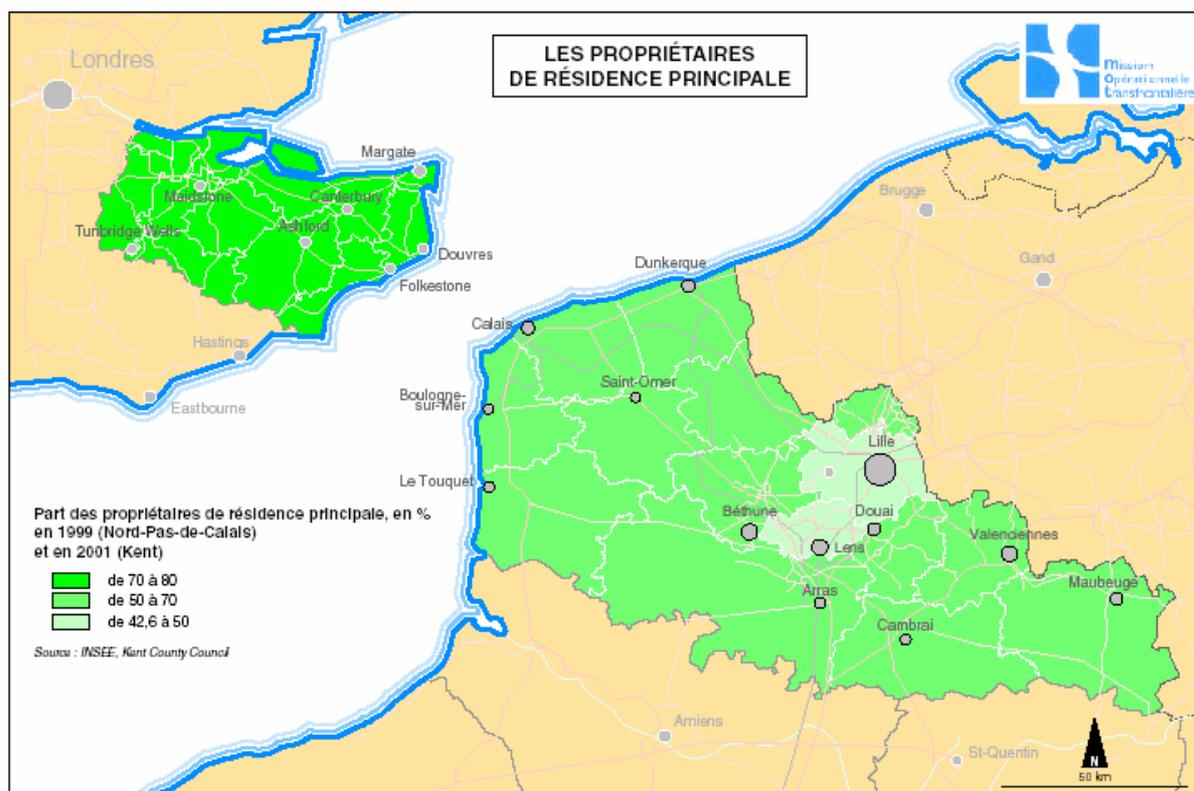
La part des logements sociaux présente des contrastes importants au sein des deux régions étudiées. Côté français, les villes du littoral (en partie reconstruites d'ailleurs suite aux bombardements des alliés britanniques) disposent d'un parc important de la même manière que les métropoles lilloise et valenciennaise. La situation au sein du Kent est un peu plus homogène.

Document n°12 : carte comparée de la part de logements vacants sur le parc total de logements



Un fort contraste de part et d'autre du détroit caractérise cette thématique. Si la vacance des logements varie de 4 à 7,6% côté français (le pic lillois étant caractéristique de la situation des grandes villes françaises où un certain nombre propriétaires ne souhaitent pas louer pour un certain nombre de raisons et où des logements dans des quartiers dégradés ne trouvent pas acquéreurs), elle est extrêmement faible côté britannique (deux fois inférieure en moyenne à celle du Nord-Pas-de-Calais). Plus la distance à Londres se réduit, plus les taux de vacance s'abaissent. Le marché du logement dans le Kent est donc particulièrement tendu.

Document n°13 : carte comparée du taux de propriétaires de leur résidence principale

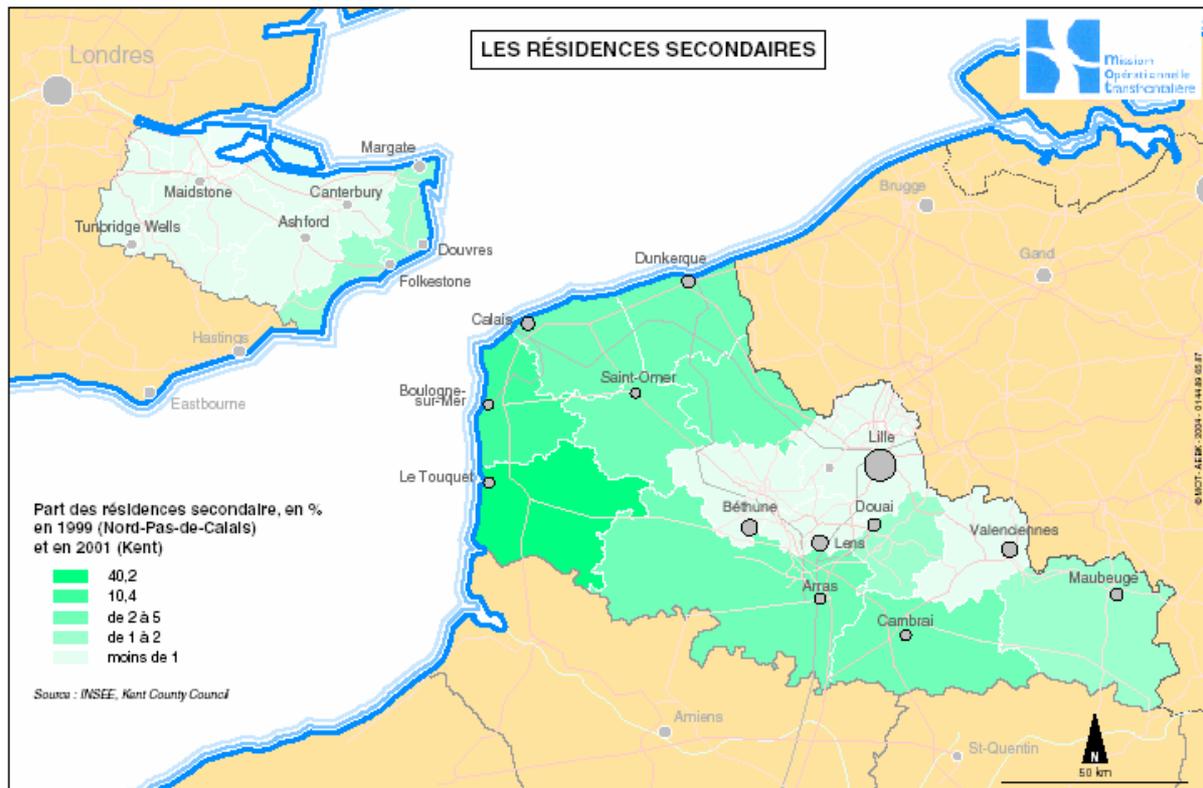


Le taux de propriétaires de leurs résidences principales est nettement plus élevé côté britannique (au moins 70% des foyers du Kent) que dans le Nord-Pas-de-Calais (de 42% dans les zones urbaines en particulier Lille, à 68% dans les zones rurales : Flandre-Lys).

Cette différence illustre la différence d'approche culturelle entre Britanniques et Français à l'égard de leur logement. L'homogénéité du taux côté britannique est tout à fait remarquable. On note que dans le Nord-Pas-de-Calais, les grandes villes sont traditionnellement les espaces où les habitants sont les plus locataires (personnes de passage : jeunes actifs, étudiants, locataires sociaux ou institutionnels).

Le désir pour un certain nombre de Britanniques, d'acquérir leur résidence principale et la difficulté qu'ils rencontrent à réaliser cet objectif (*cf doc n°16, carte comparée des prix de l'immobilier*) pourrait être au cœur d'une des motivations du *commuting*.

Document n°14 : carte comparée du taux de résidences secondaires sur le parc total de logements



Les deux régions sont encore une fois très dissemblables : les taux de résidences secondaires sur l'ensemble du parc de logement sont homogènes et faibles sur l'ensemble du Kent : quasi nuls dans l'est du Comté (0,2%) (coûts exorbitants du foncier), ils se relèvent légèrement quand on se rapproche du littoral.

Le Nord-Pas-de-Calais présente des contrastes intra-régionaux très importants (de 0,5 % dans le bassin minier ou le Hainaut), des taux également faibles dans les zones urbaines de l'intérieur à des valeurs plus élevées dans les campagnes non côtières (2%-3%), et des pics sur le littoral (de 10% dans le Boulonnais à 40% dans la zone de Berck-Montreuil).

Ces espaces côtiers constituent en effet l'implantation résidentielle secondaire de la métropole lilloise, de la région parisienne (Le Touquet) mais également des Belges et des Néerlandais profitant de l'autoroute A 16 et enfin des Britanniques qui plébiscitent plus les zones rurales intérieures du Boulonnais, de l'Audomarois et surtout celles de Montreuil autour de la vallée de la Canche.

La part des résidences secondaires des Britanniques dans le Nord-Pas-de-Calais est toutefois difficile à quantifier de façon précise. Si la banque Abbey National, principale banque d'emprunt pour les Britanniques qui acquièrent un bien immobilier en France, fournit une fourchette de 500 000 à 600 000 propriétaires britanniques de résidences secondaires en France, et de 30 000 achats de ce type en 2002, elle ne fournit pas de chiffres sur le stock de

propriétés britanniques dans Nord-Pas-de-Calais. A l'échelle du pays, il est intéressant de noter que ceux-ci représentent les premiers investisseurs particuliers étrangers en France avec 36% du marché, loin devant les Italiens (13,5%) et les Néerlandais (5,26%).

Le Marché l'Immobilier du Notariat français (MIN Perval) et Abbey National donnent toutefois quelques informations sur les tendances à l'oeuvre. L'achat par des Britanniques de biens immobiliers dans le Nord-Pas-de-Calais représentait en 2002 2% des achats britanniques en France. Le chiffre est en augmentation quasi-continue depuis le milieu des années 1990.

En 2002, on dénombrait selon Abbey National Lille 616 achats immobiliers britanniques dans la région, concentrés à 93% dans le Pas-de-Calais, en particulier dans la zone d'emploi de Berck-Montreuil. Le prix moyen de leurs transactions s'élevait à 121 000 euros dans le Pas-de-Calais et à 94 000 Euros dans le Nord, c'est-à-dire tout à fait au-dessus de la moyenne du montant d'acquisition des biens immobiliers de la région.

L'argument principal de cet afflux demeure le différentiel très important entre les prix immobiliers du Nord-Pas-de-Calais et ceux pratiqués en Grande-Bretagne (en moyenne 3 fois inférieurs (*cf doc n°16, carte comparée des prix de l'immobilier*)).

Le profil de l'acquéreur britannique est un foyer entre 45 et 65 ans, qui dispose d'un revenu de 90 000 £ par an (132 000 €), autrement dit des revenus très confortables sans commune mesure avec la moyenne régionale nordiste. Il recherche un bien immobilier en zone rurale, si possible ancien et de caractère, entourées de terres. A cet égard, il est intéressant de noter que les Britanniques possèdent 3% de l'espace rural au niveau national, du fait de leur positionnement sur des biens immobiliers avec des surfaces agricoles attenantes dont les forêts et les vignes.

Les acquéreurs recherchent, selon les agences immobilières et notaires interrogés, un style de vie à la française, avec plusieurs mois passés dans ce pays, tout en conservant un pied-à-terre en Grande-Bretagne toute proche, contrairement aux implantations dans le sud de la France pour le seul temps des vacances.

L'argument de la proximité du Pas-de-Calais compte apparemment beaucoup dans le choix de cet espace. Toujours selon les mêmes sources, ces acquéreurs potentiels ne souhaitent pas se retrouver entre expatriés britanniques et ont un désir d'intégration important dans la société française et la vie locale. Enfin, ces personnes sont originaires pour une moitié de Londres et pour le reste du Royaume Uni dans son entier.

Si cet engouement de la clientèle varie avec le taux de change £ / €, il promet de se développer au fil de l'arrivée de la génération du baby-boom à l'âge de la retraite.

Quelques rares et petites agences britanniques basées au Royaume Uni (Londres, Folkestone...) ont commencé à se positionner sur ce créneau porteur en partenariat avec des notaires du Pas-de-Calais. Ces derniers n'hésitent d'ailleurs plus à se rendre dans les salons britanniques pour faire la promotion de ce type d'installation.

On ne dispose malheureusement d'aucune donnée sur des Français qui acquièrent dans le Kent. Le phénomène reste très vraisemblablement confidentiel au vu du différentiel des coûts de l'immobilier.

Document n°15 : tableau d'achat par des acquéreurs britanniques des biens immobiliers dans le Nord-Pas-de-Calais en 1997 et 2002.

Appartements
anciens

ZE94	Nom	1997		2002	
		Volume global	Britanniques	Volume global	Britanniques
	ROUBAIX				
3110	TOURCOING	256		329	
3111	LILLE	1439		2015	4
3112	DUNKERQUE	294		295	1
3113	FLANDRE LYS	10		13	
3114	DOUAISIS	74		87	
3115	VALENCIENNOIS	83		113	
3116	CAMBRESIS	47		57	
3117	SAMBRE AVESNOIS	48		59	
3121	ARTOIS TERNOIS	56		85	
3122	LENS HENIN	32		35	
3123	BETHUNE BRUAY	24		22	
3124	SAINT OMER	20		13	
3125	CALAISIS	75		100	1
3126	BOULONNAIS	217	2	249	5
3127	BERCK MONTREUIL	361	5	666	32
Total		3036	7	4138	43

Appartements
neufs

ZE94	Nom	1997		2002	
		Volume global	Britanniques	Volume global	Britanniques
	ROUBAIX				
3110	TOURCOING	32		141	1
3111	LILLE	805		429	
3112	DUNKERQUE	106		96	
3113	FLANDRE LYS	5		5	
3114	DOUAISIS	32		20	
3115	VALENCIENNOIS	60		185	
3116	CAMBRESIS	10		2	
3117	SAMBRE AVESNOIS			1	
3121	ARTOIS TERNOIS	116		52	
3122	LENS HENIN	7		8	
3123	BETHUNE BRUAY	47		23	
3124	SAINT OMER	1		1	
3125	CALAISIS	3		9	
3126	BOULONNAIS	40	1	17	
3127	BERCK MONTREUIL	225	4	277	6
Total		1489	5	1266	7

Source : MIN PERVAL, Mars 2004⁴

⁴ On note à la lecture de ces tableaux le problème de cohérence des résultats entre Abbey National et la base de données Min PERVAL (Office statistique du Notariat). En effet, les données ne coïncident pas dans leurs valeurs absolues. Cela peut s'expliquer par le fait qu'en dessous d'un certain seuil, les notaires ne transmettent

Maisons
Anciennes

ZE94	Nom	1997		2002	
		Volume global	Britanniques	Volume global	Britanniques
	ROUBAIX				
3110	TOURCOING	2631		2513	2
3111	LILLE	2900	2	3613	
3112	DUNKERQUE	1045		878	
3113	FLANDRE LYS	588		646	
3114	DOUAISIS	1036		1104	
3115	VALENCIENNOIS	1206		1332	
3116	CAMBRESIS	1164	1	1264	5
3117	SAMBRE AVESNOIS	1172		1186	3
3121	ARTOIS TERNOIS	1045		1237	
3122	LENS HENIN	1264	16	1279	24
3123	BETHUNE BRUAY	1056	1	696	
3124	SAINT OMER	407	7	345	2
3125	CALAISIS	943	3	1004	3
3126	BOULONNAIS	733	3	822	9
3127	BERCK MONTREUIL	760	34	889	69
Total		17950	67	18808	117

Maisons
Neuves

ZE94	Nom	1997		2002	
		Volume global	Britanniques	Volume global	Britanniques
	ROUBAIX				
3110	TOURCOING	138		107	
3111	LILLE	176	1	188	
3112	DUNKERQUE	9		34	
3113	FLANDRE LYS	6		15	
3114	DOUAISIS	12		15	
3115	VALENCIENNOIS	7		33	
3116	CAMBRESIS	3		9	
3117	SAMBRE AVESNOIS	3		13	
3121	ARTOIS TERNOIS	13		88	
3122	LENS HENIN	6		20	
3123	BETHUNE BRUAY	16		35	1
3124	SAINT OMER	2		10	
3125	CALAISIS	7		28	
3126	BOULONNAIS	12		19	
3127	BERCK MONTREUIL	25		74	6
Total		435	1	688	7

pas systématiquement les transactions. Ainsi ; alors qu'Abbey National fournit le chiffre de 616 transactions effectuées par les Britanniques dans la région en 2002, Min PERVAL en comptabilise 180. On estime ici que ces derniers chiffres sont très en dessous de la réalité (3 à 3,5 fois) et que les chiffres de la banque britannique sont les plus fiables.

TERRAINS

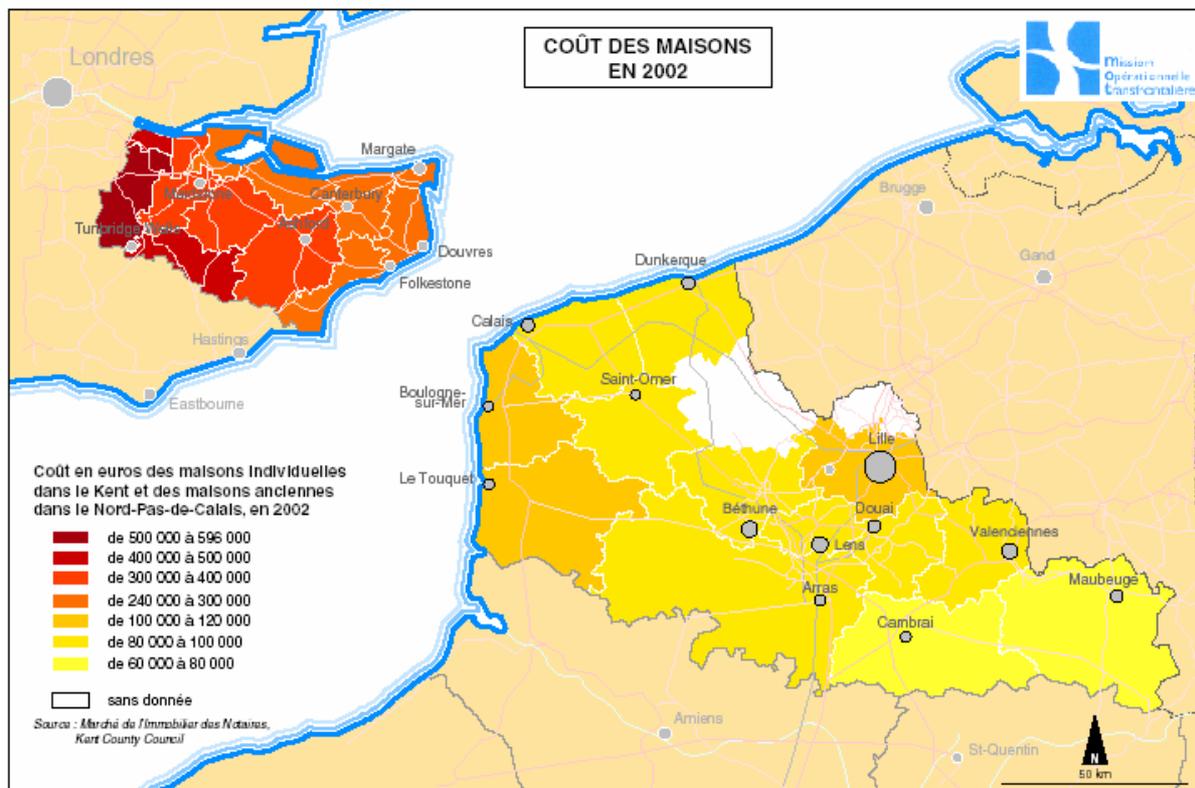
ZE94	Nom	1997		2002	
		Volume global	Britanniques	Volume global	Britanniques
	ROUBAIX				
3110	TOURCOING	156		105	
3111	LILLE	349	1	226	
3112	DUNKERQUE	194		238	
3113	FLANDRE LYS	211		151	
3114	DOUAISIS	197		204	
3115	VALENCIENNOIS	151		249	
3116	CAMBRESIS	88		191	
3117	SAMBRE AVESNOIS	128		153	
3121	ARTOIS TERNOIS	225		291	
3122	LENS HENIN	189		124	
3123	BETHUNE BRUAY	214		271	
3124	SAINT OMER	131		121	
3125	CALAISIS	232		300	
3126	BOULONNAIS	203	1	168	
3127	BERCK MONTREUIL	166		302	6
Total		2834	2	3094	6

Ces tableaux permettent de noter l'évolution sur 6 ans des acquisitions des Britanniques dans la région avec la mise en lumière de quelques tendances quant à leur choix géographique d'implantation et au type de produit acquis en 1997 et 2002.

L'évolution de ces achats peut se repérer en terme de type de biens acquis : terrains, appartements neufs et anciens, maisons neuves et anciennes par zone d'emploi. C'est dans la zone d'emploi de Berck-Montreuil que se sont opérées le plus grand nombre de transactions britanniques en matière de maisons anciennes. Dans ce secteur, la part des Britanniques est passée de 4,4% en 1997 à 7,7% en 2002. Cette tendance a été confirmée pour les 9 premiers mois de 2003 (qui n'apparaissent pas dans les tableaux) : les transactions britanniques de maisons anciennes se sont élevées à 8,6% des transactions. En ce qui concerne les maisons neuves, aucune participation des Britanniques n'est mentionnée en 1997 alors qu'elles représentent 8% en 2002. Les appartements anciens représentent également le même type de pourcentage, autour de 4%. Enfin, l'achat d'appartements neufs ont progressé pendant la période, passant de 1,7% en 1997 à 2,1% et poursuit sa montée en 2003 où il a atteint 4,4% sur les 9 premiers mois de l'année.

Si l'on considère les 15 zones d'emploi du Nord-Pas-de-Calais, les proportions de transactions britanniques sont négligeables selon ces sources statistiques. De plus, il est impossible de connaître la nature de ces logements quant à leur occupation : résidence principale ou secondaire. L'attrait des Britanniques pour le sud ouest de la région ne se dément pas et la tendance est toujours à la hausse.

Document n°16 : carte comparée des prix des maisons



Le contraste entre les deux régions atteint là son paroxysme : les différences entre le coût d'acquisition d'un bien immobilier sont énormes. Un problème statistique demeure toutefois : la France fait la distinction entre logement ancien et logement récent, distinction qui n'existe pas de l'autre côté de la Manche. La comparaison est donc légèrement biaisée. Toutefois, le décalage reste flagrant : les prix varient en moyenne par zones d'étude du simple au sextuple : avec des oppositions extrêmes : de 62 000 € en moyenne pour une maison ancienne dans le Valenciennois à 600 000 euros en moyenne pour une maison dans l'ouest du Kent (Sevenoaks). A l'échelon des territoires pris dans leur globalité, les prix des biens immobiliers du Kent sont trois fois supérieurs à ceux du Nord-Pas-de-Calais, tous types confondus.

Notons côté français que la seule zone d'emploi où les maisons anciennes sont plus chères que les maisons neuves est celle de Berck-Montreuil, qui est également la zone qui compte proportionnellement à son parc de logement le plus de résidences secondaires (40%).

Les prix pour le logement collectif ne varient en moyenne que du simple au double, mais les données sur ce type de produits sont plus lacunaires.

3 – Les flux

Il s'agit dans ce chapitre d'analyser les flux qui relient les deux territoires du Kent et du Nord-Pas-de-Calais, les modes de transports utilisés, les motivations qui les sous-tendent et les interactions qui en résultent de part et d'autre du détroit.

On a divisé ce chapitre en trois parties : une première consacrée aux flux dans leur acception physique : comment les deux territoires sont-ils arrimés l'un à l'autre, quelles infrastructures, quels flux quantifiés, quelles fréquences, quels coûts pratiqués... ?

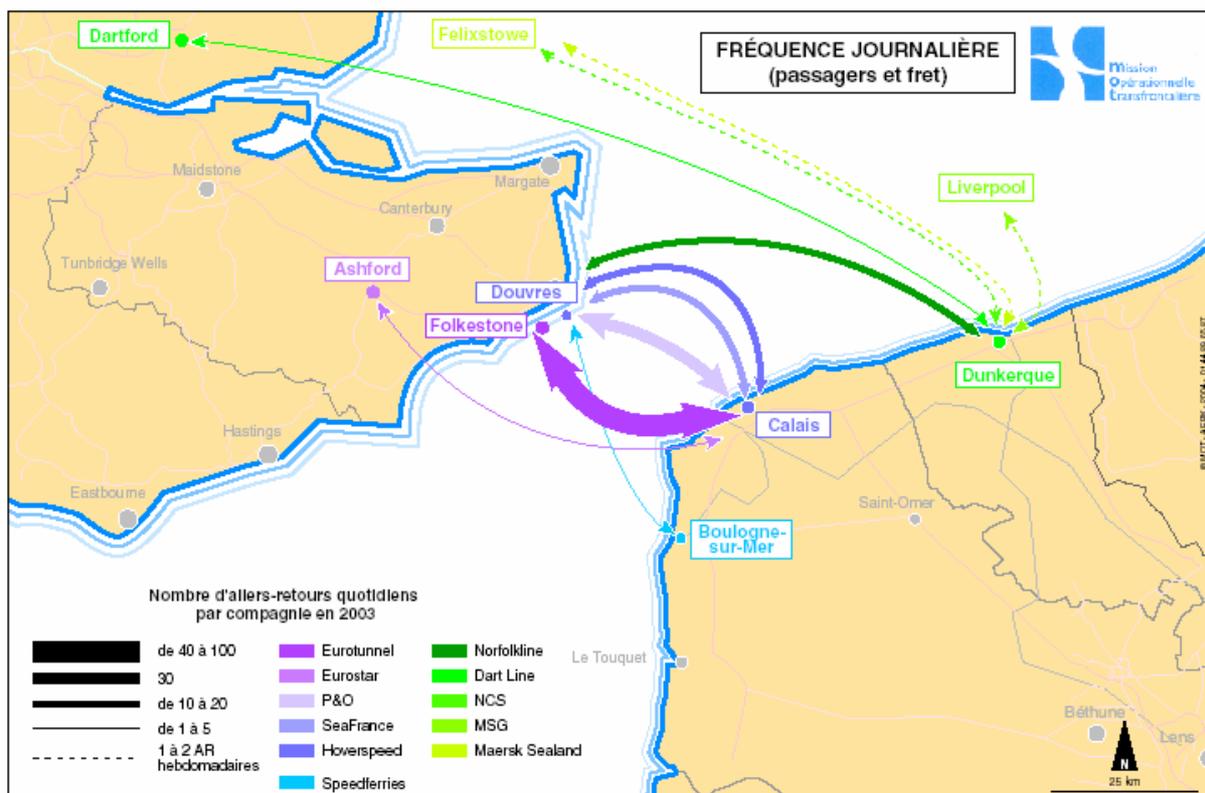
La deuxième est plus axée sur la dimension touristique des flux existants entre les deux rives du détroit : flux quantifiés également, lieu et durée de séjour, motivations plus précises...

La dernière enfin, fait le point sur la faiblesse des flux de travailleurs frontaliers en transmanche.

a – Les flux par mode de transports

L'intérêt de cette analyse porte sur la densité des liaisons mises en service entre les deux rives du détroit, leurs caractéristiques, leur comparativité par mode de transports et compagnies.... Tout ce qui contribue à comprendre comment les territoires sont d'une certaine façon rattachés l'un à l'autre.

Document n° 17 : carte de fréquence des traversées transmanche proposées aux voyageurs par mode de transport (2004)



Le détroit est sillonné par d'incessants va et viens quotidiens de ferries, navettes et trains. L'offre voyageurs est très importante : la totalité des allers-retours proposés quotidiennement

entre le littoral du Nord-Pas-de-Calais et le Kent atteint en basse saison 113 voyages par sens tout mode de transport et tout port concerné confondus et parfois jusqu'à 170 voyages proposés (dans chaque sens) en saison touristique.

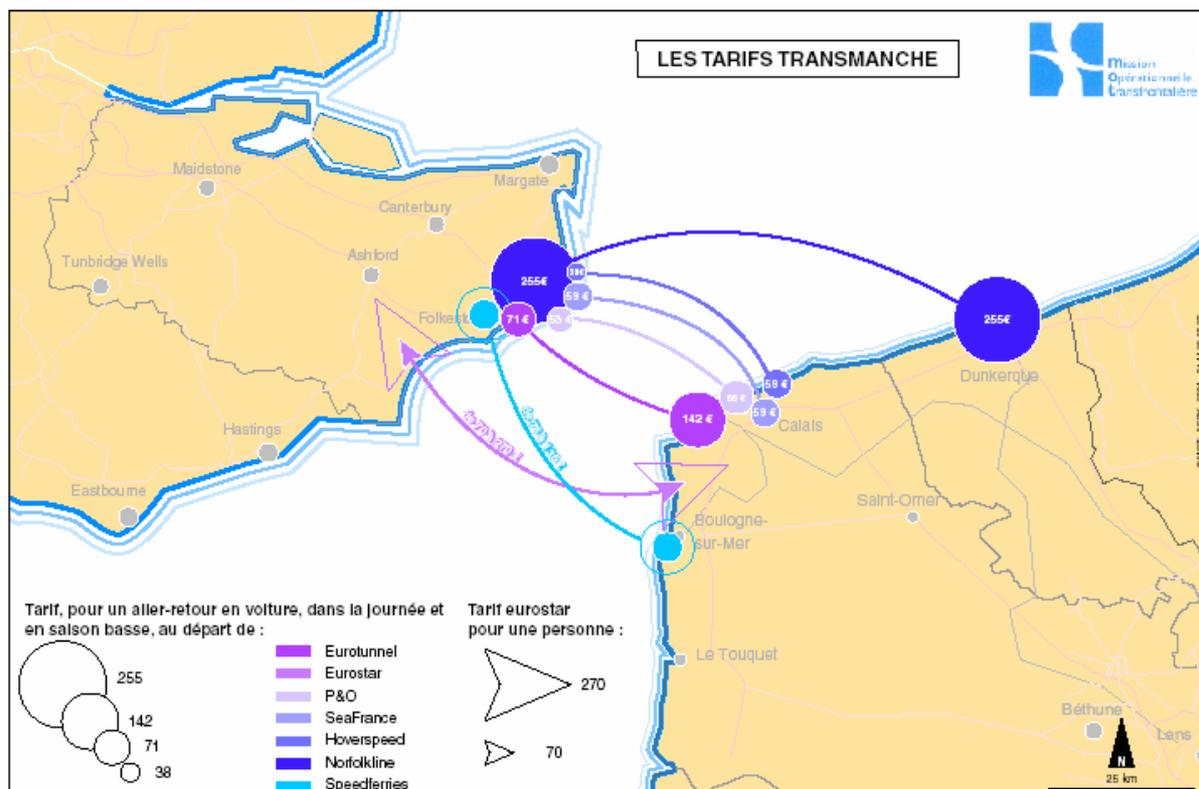
L'offre la plus abondante concerne Eurotunnel : de 43 à 91 Allers et retours par jour en fonction de la saison avec des départs qui peuvent être cadencés jusqu'à 4 par heure en été.

Les ferries occupent la deuxième position : P&O étant le leader pour ce mode de transport avec 30 A/R par jour et toute l'année. Viennent ensuite Sea France (ligne ferry, filiale SNCF) et Hoverspeed (bateaux rapides) qui se caractérisent par la variabilité saisonnière de leur offre. Les lignes au départ ou à l'arrivée de Dunkerque et à destination de Douvres ou de l'estuaire de la Tamise sont beaucoup moins fréquentes : elles sont d'ailleurs à dominante fret avec quelques passagers à bord.

On note la présence de la ligne récemment ouverte (mai 2004) par Speed ferries entre Douvres et Boulogne-sur-mer (la ville renouant avec sa vocation du trafic transmanche) avec 5 trajets par jour et par sens.

Enfin, l'Eurostar marque l'arrêt trois fois par jour sur son trajet entre les gares de Calais-Fréthun et Ashford International.

Document n°18 : carte des tarifs des traversées transmanche proposés par mode de transport (tarifs 2004)



On note la grande variabilité des tarifs proposés en fonction de la période de l'année, qui se vérifie pour chaque mode de transport et compagnie, les périodes de vacances étant bien

entendu les plus chères. Le prix peut varier au minimum du simple au double en fonction de la date choisie, quelque soit la compagnie.

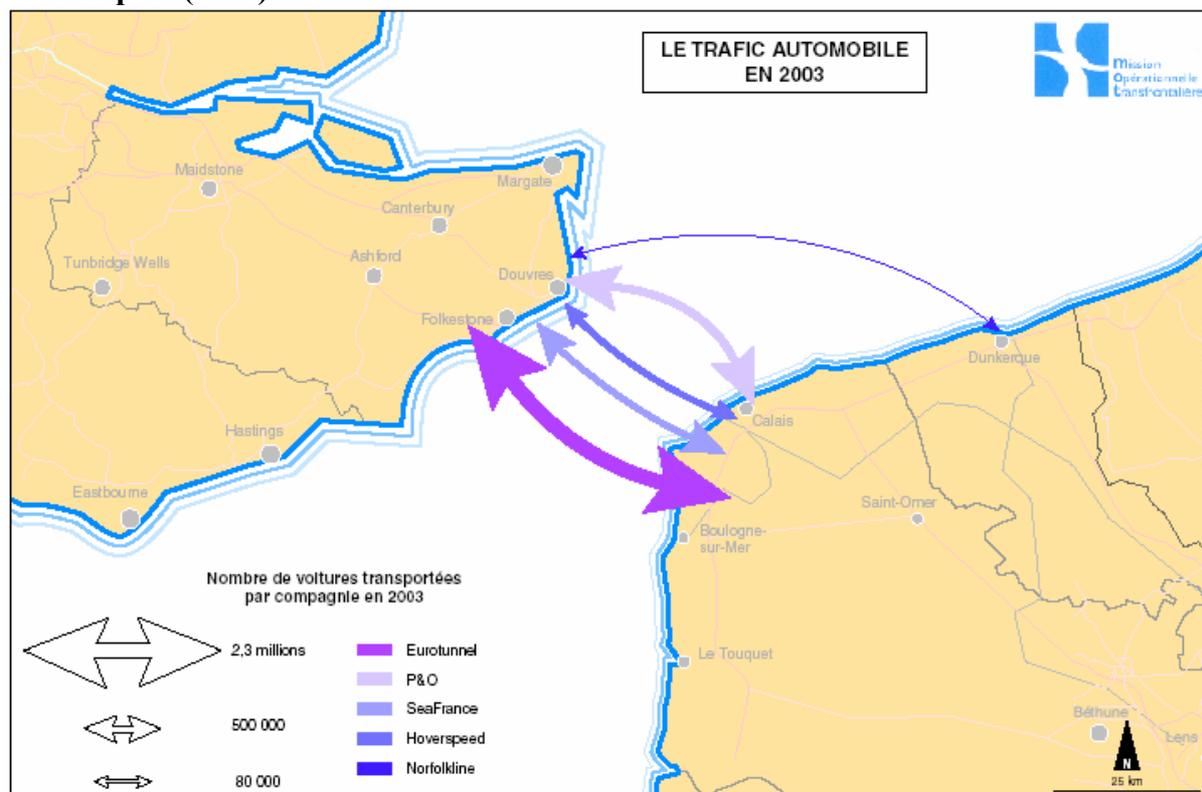
La réservation par internet permet également une économie notable sur le prix de la traversée, notamment pour Speedferries, Eurotunnel et P&O.

On note également une différence de prix en fonction du pays où est acheté le titre de transport : il est plus avantageux d'acheter son billet en Grande-Bretagne et au départ du Kent que dans l'autre sens en particulier pour les compagnies Hoverspeed (30% plus cher côté français) et Eurotunnel (le prix de la traversée est deux fois plus élevé côté français que côté britannique en basse saison !).

On remarque également que pour la plupart des dates, Eurotunnel⁵ reste plus cher que les compagnies maritimes au départ de la Grande-Bretagne et beaucoup plus cher au départ de la France.

Enfin, les prix du trajet Calais-Ashford par Eurostar varient de 70 € pour de très rares trajets à 270 € pour la classe loisirs. Ils s'élèvent de 390€ à 480€ en première classe ! Ces tarifs (par personne dans la mesure où Eurostar est un train passager) sont parfaitement dissuasifs pour l'utilisation de ce mode de transport sur une si courte distance.

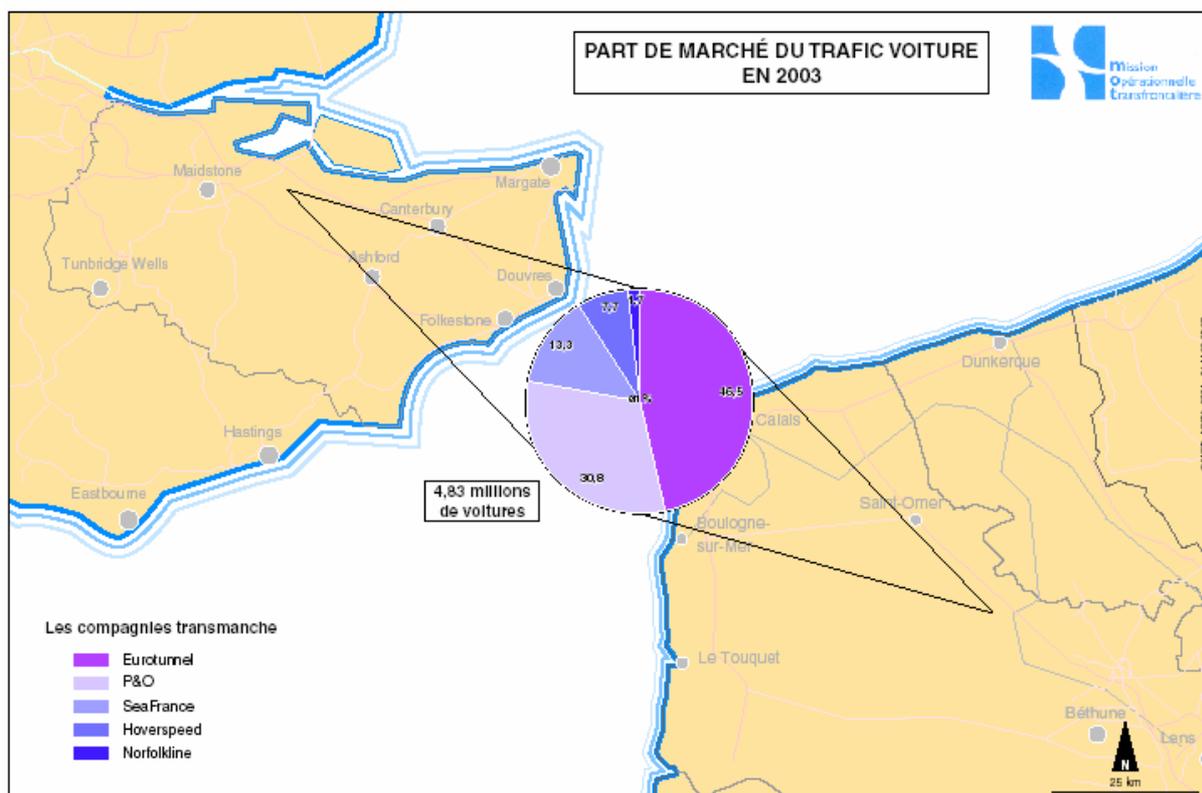
Document n°19 : carte des flux d'automobiles transportées en transmanche par mode de transport (2003)



⁵ Nous avons seulement pris en compte les prix publics et non le tarif « abonnés » à 16€ A/R proposé par véhicule aux personnes qui font le trajet quotidiennement.

Nous n'avons pas pris en compte la ligne Speedferries, cette dernière n'étant entrée en activité qu'en mai 2004.

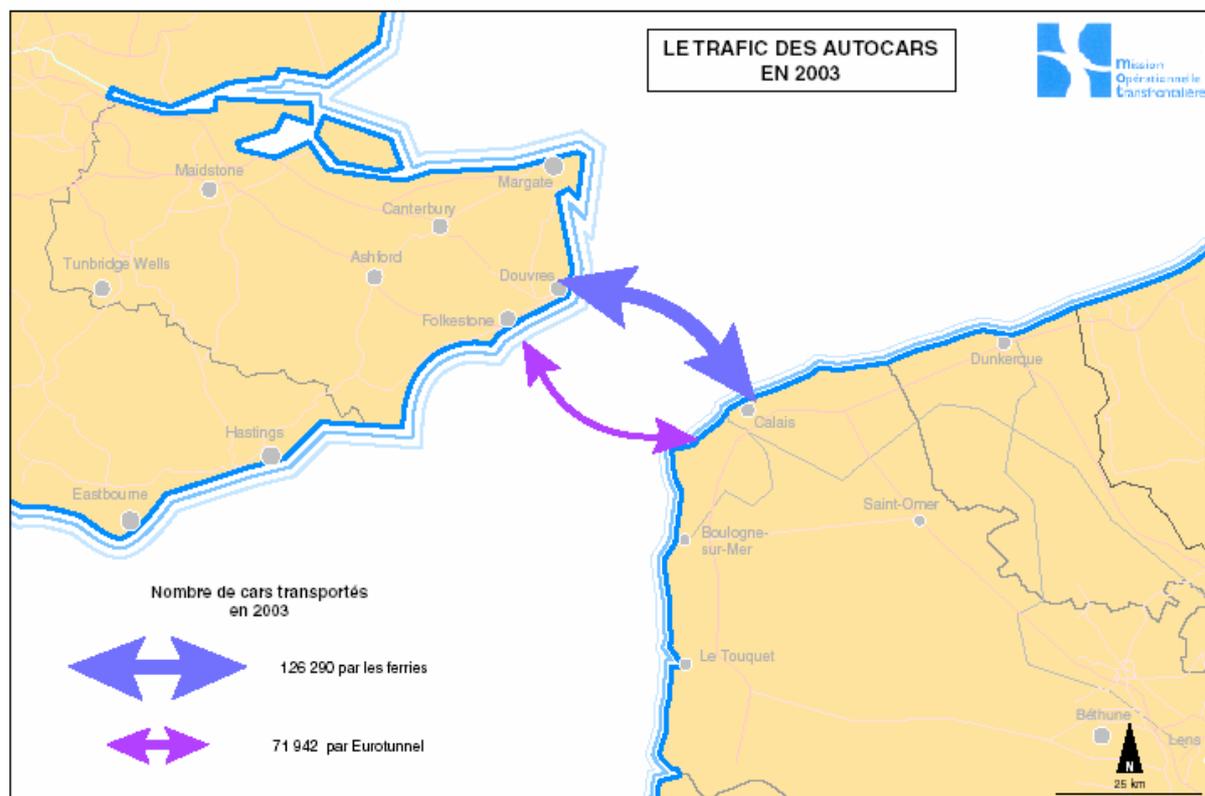
Document n°20 : carte des parts de marché du trafic transmanche de voiture par mode de transport.



En ce qui concerne le transport des voitures (avec passagers), Eurotunnel est leader du marché avec 2 300 000 véhicules en 2003, ce qui représente une part de marché de 47% (4 900 000 voitures au total) en légère baisse par rapport à l'année précédente (- 2,4%).

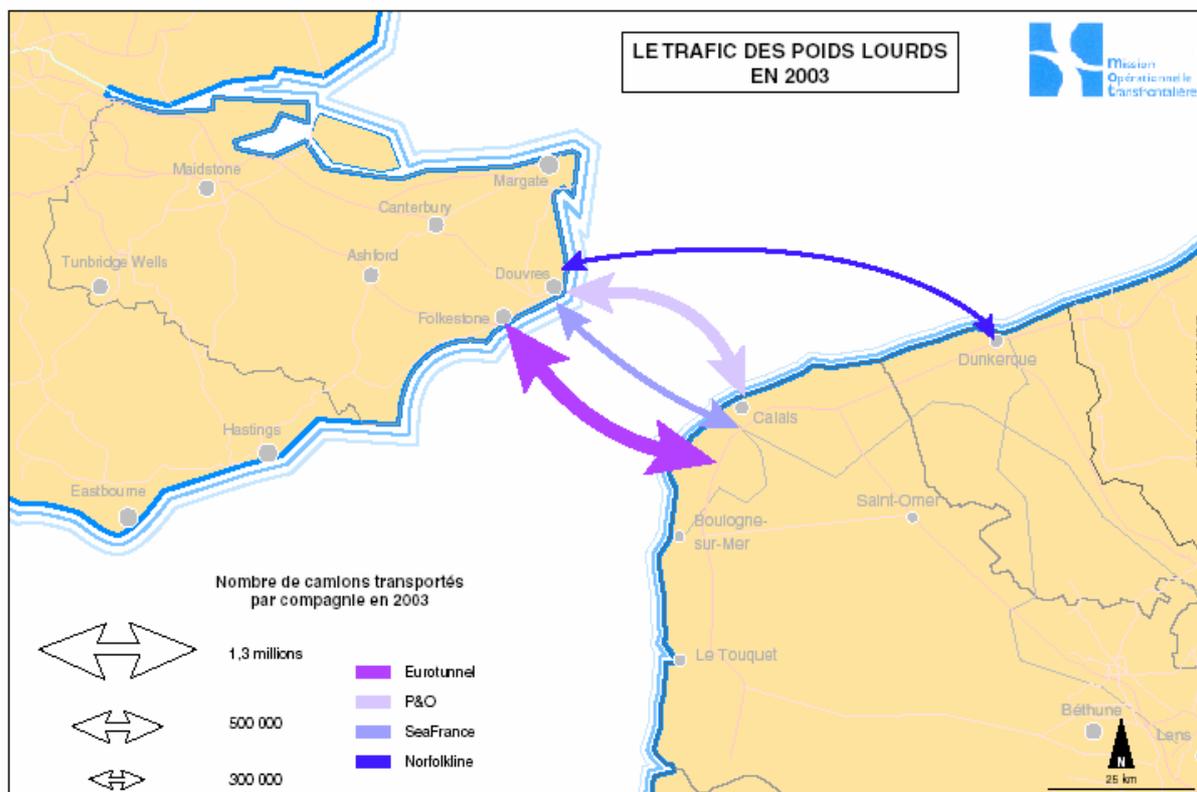
Les ferries (toutes compagnies confondues) représentent une part de marché de 53%. D'après nos estimations, P&O est le deuxième transporteurs de voitures accompagnées avec 1 328 000 véhicules, suivi de SeaFrance (635 000) puis d'Hoverspeed (500 000). La Norfolkline n'a transporté qu'environ 30 000 voitures en 2003.

Document n°21 : carte des flux d'autocars transportés en transmanche par mode de transport.



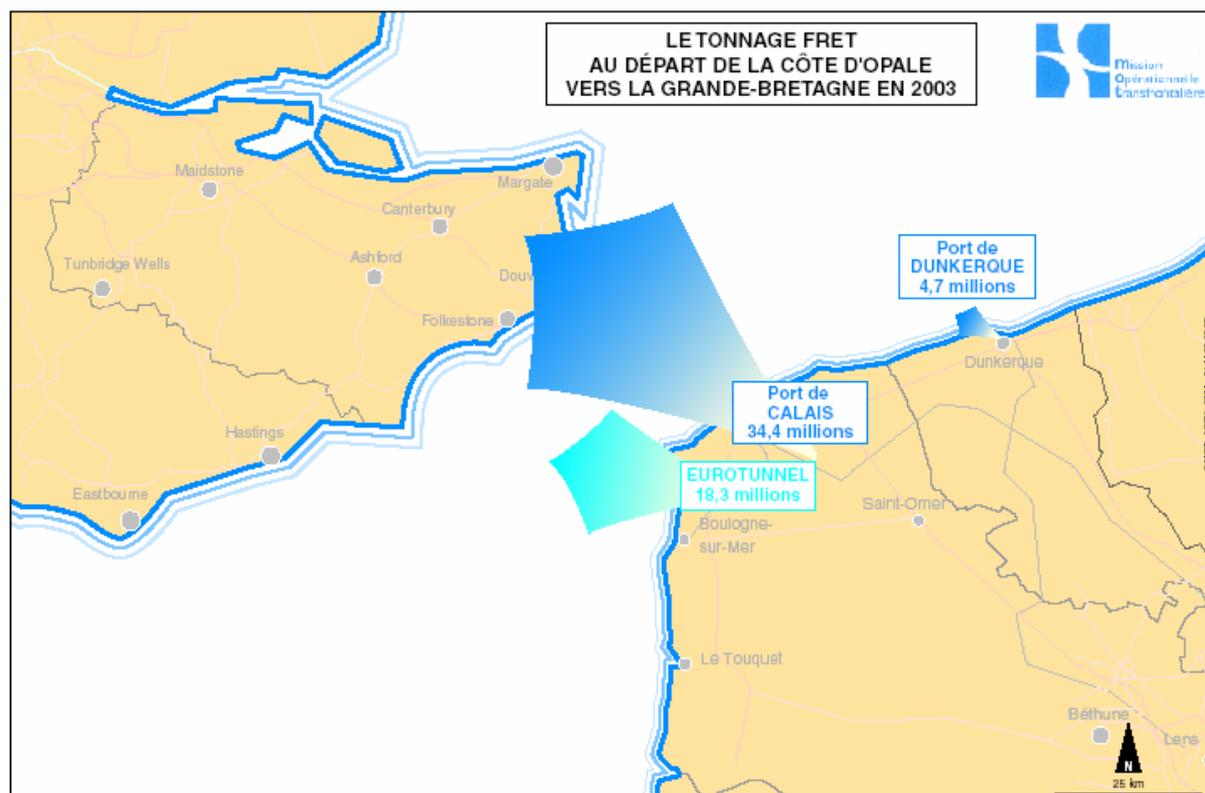
Les ferries ont représenté 63,7% de la part de marché du transport d'autocars en 2003. Le marché a baissé au détriment des compagnies de ferries dont la position s'est affaiblie (- 15% en un an) alors que Eurotunnel s'est maintenu en valeur absolue, augmentant sa part de marché de 4%.

Document n°22 : carte du flux de poids lourds transmanche par mode de transport



Le trafic des poids lourds en transmanche se répartit de la manière suivante entre les différents transporteurs Eurotunnel : 43% du trafic, suivi de P&O (31%), Seafrance (15%) et Norfolkline (10%). La situation reste stable depuis 2002.

Document n°23 : carte des tonnages transportés en transmanche de la côte d'Opale vers la Grande-Bretagne.



Si le port de Boulogne-sur-mer n'a plus aucun trafic fret à destination de la Grande-Bretagne, cette activité est très représentée pour le port de Calais, leader incontesté sur le marché du fret transmanche avec 34,4 millions de tonnes à destination du Royaume Uni. Eurotunnel arrive en 2^{ème} place avec 18,3 millions de tonnes. Enfin, le port de Dunkerque, qui échange environ 50 millions de tonnes par an, n'en destine que 4,7 millions au transmanche.

b – Les flux touristiques

Les flux touristiques sont particulièrement importants de part et d'autre du détroit. Ces masses de personnes qui se déplacent de part et d'autre de la Manche ne peuvent pas être passées sous silence. Elles caractérisent une partie de la nature de la relation transmanche, traditionnelle et ancienne entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais. Ces flux n'impliquent d'ailleurs pas seulement les deux territoires de notre étude mais correspondent à des migrations touristiques de plus grande distance, entre les îles britanniques et le continent européen.

Cette analyse montre la superposition des enjeux des échanges touristiques de proximité entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais avec un enjeu de captation d'une partie des bénéfices générés par les flux internationaux passant par le détroit.

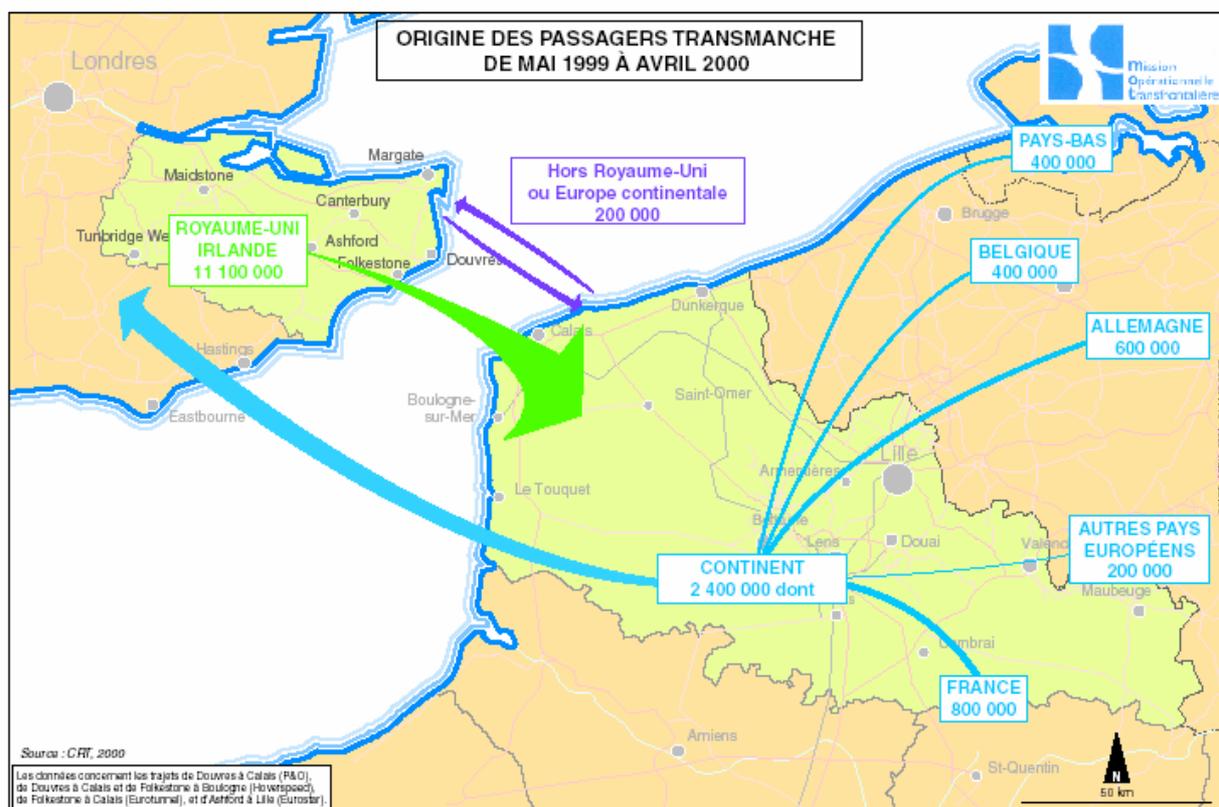
Les chiffres qui ont permis la réalisation de cette série de cartes proviennent de l'étude réalisée pour le Comité Régional du Tourisme en 2000, dernier matériau statistique disponible dans ce domaine. Ils datent donc un peu mais permettent de poser un ordre de grandeur et une comparaison entre les différents flux, de mieux connaître les caractéristiques des pratiques touristiques transmanche qui n'ont pas fondamentalement changé depuis 4 ans.

Le champ de l'étude couvre tous les passagers traversant la Manche sur les trajets suivants entre mai 1999 et avril 2000 : P&O Stena Line et SeaFrance de Douvres à Calais, Hoverspeed de Douvres à Calais et de Folkestone à Boulogne, Eurotunnel de Folkestone à Calais et Eurostar d'Ashford à Lille.

Dans ces cartes, on entend par passagers tous ceux qui traversent la Manche, quelle que soit la durée ou le but, incluant loisirs, affaires et études. Seuls les passagers ne débarquant pas et ceux accompagnant les véhicules commerciaux sont exclus.

Les individus effectuant un aller et un retour sont considérés comme deux passagers, si l'on suit la logique des statistiques fournies par les opérateurs. Les volumes estimés sur la base de ces statistiques ont donc été divisés par deux, en supposant qu'il y a un nombre identique de voyages aller simple dans les deux sens.

Document n°24 : carte de l'origine des passagers transmanche



Entre mai 1999 et avril 2000, 27 400 000 personnes ont traversé la Manche par les trajets couverts par notre analyse : le Kent et le Nord-Pas-de-Calais. Ceci suggère qu'environ 13,7 millions de personnes ont traversé la Manche en supposant que le nombre d'allers simples est identiques dans les deux sens.

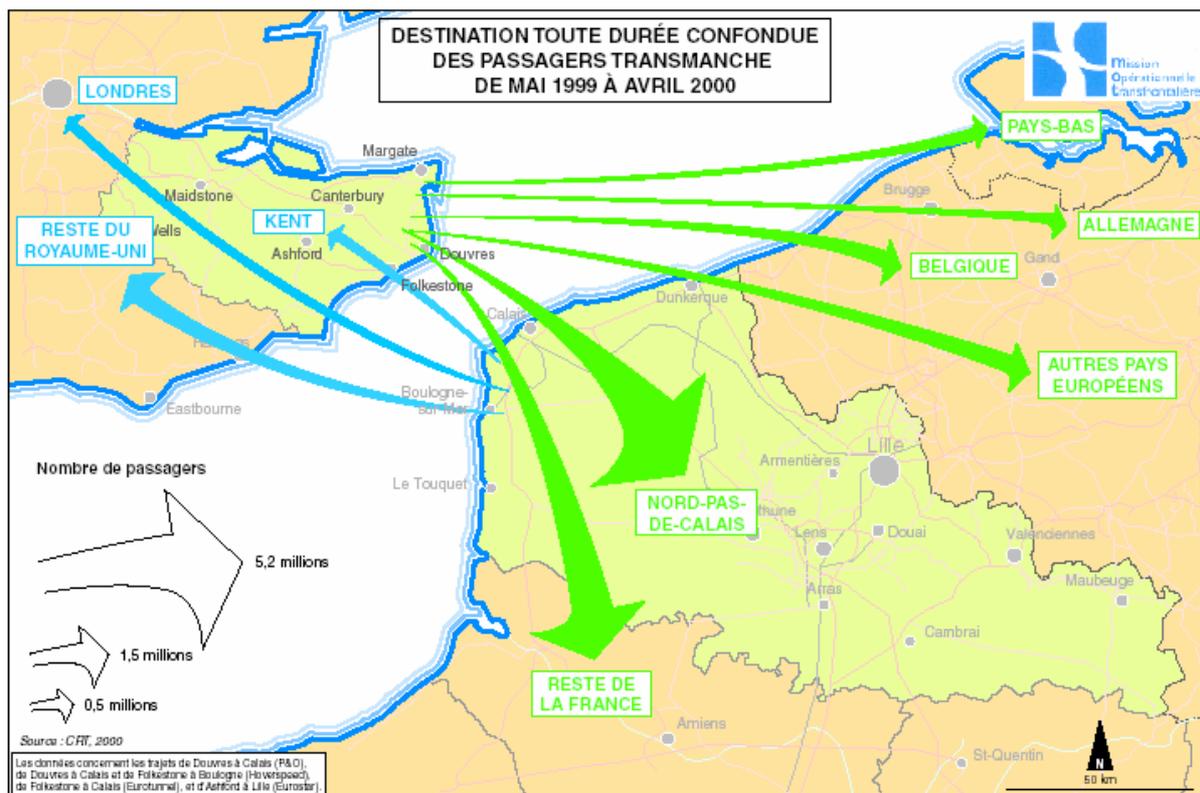
Le flux est très majoritairement orienté des Îles britanniques vers l'Europe continentale (81% soit 11,1 millions de personnes impliqués dans le flux et qui vivent côté britannique) alors que seulement 2,4 millions de passagers vivent sur le continent et font le trajet dans le sens inverse.

Ce déséquilibre s'explique par le débouché touristique beaucoup plus vaste que constitue le continent européen par rapport aux îles britanniques et le coût de la vie, beaucoup plus élevé outre Manche que sur le continent.

Parmi les Européens continentaux compris dans le flux à destination britannique, 92% viennent de pays relativement proche : en premier lieu la France (34% du flux avec une origine continentale), suivie par l'Allemagne (25%), la Belgique (17%) et les Pays-Bas (16%). Les 8% restant viennent du reste de l'Europe continentale.

On note le relativement faible nombre de personnes concernées par le flux transmanche et ne vivant ni en Europe continentale, ni dans les îles britanniques (Américains notamment...), identique en valeur absolue à celui des Européens « autres » ne figurant pas dans les 4 principaux pays européens « expéditeurs ».

Document n°25 : carte de destination des passagers transmanche

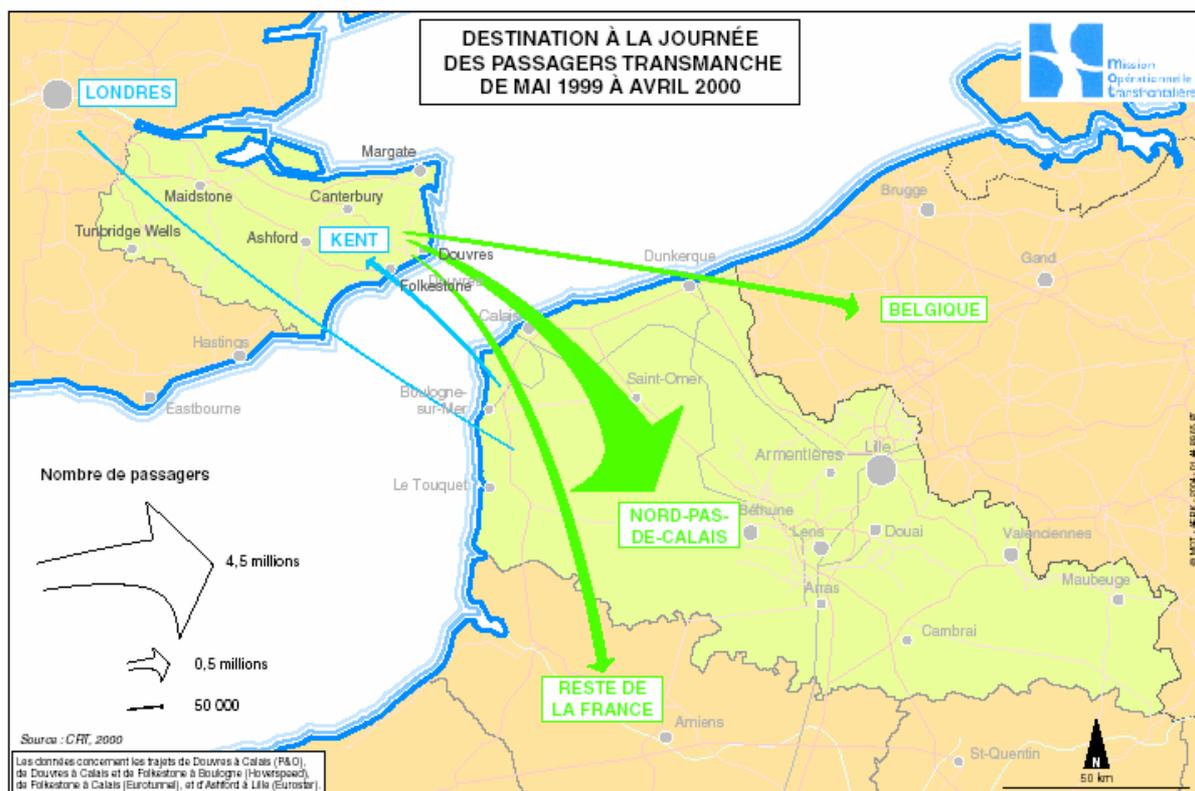


Cette carte, qui fait le point sur les différentes destinations des passagers transmanche du détroit montrent encore une fois le déséquilibre des flux entre îles britanniques et continent européen, en toute logique dans les mêmes proportions que pour l'origine des passagers.

C'est la France qui constitue la principale destination des Britanniques avec 82% du flux (46,8% rien que pour le Nord-Pas-de-Calais). Les autres pays européens sont des destinations qui arrivent très loin derrière : Belgique 10%. La proximité géographique de la France avec la Grande-Bretagne (on le verra notamment pour les trajets à la journée) et l'abondance des richesses touristiques du pays expliquent ce déséquilibre au profit de la France.

Dans l'autre sens, les flux se concentrent moins sur le Kent (16% du flux), un peu plus vers Londres (18,75%) et se répartissent surtout à l'échelle du reste du pays (58,3%).

Document n°26 : carte de destination des passagers transmanche (à la journée)



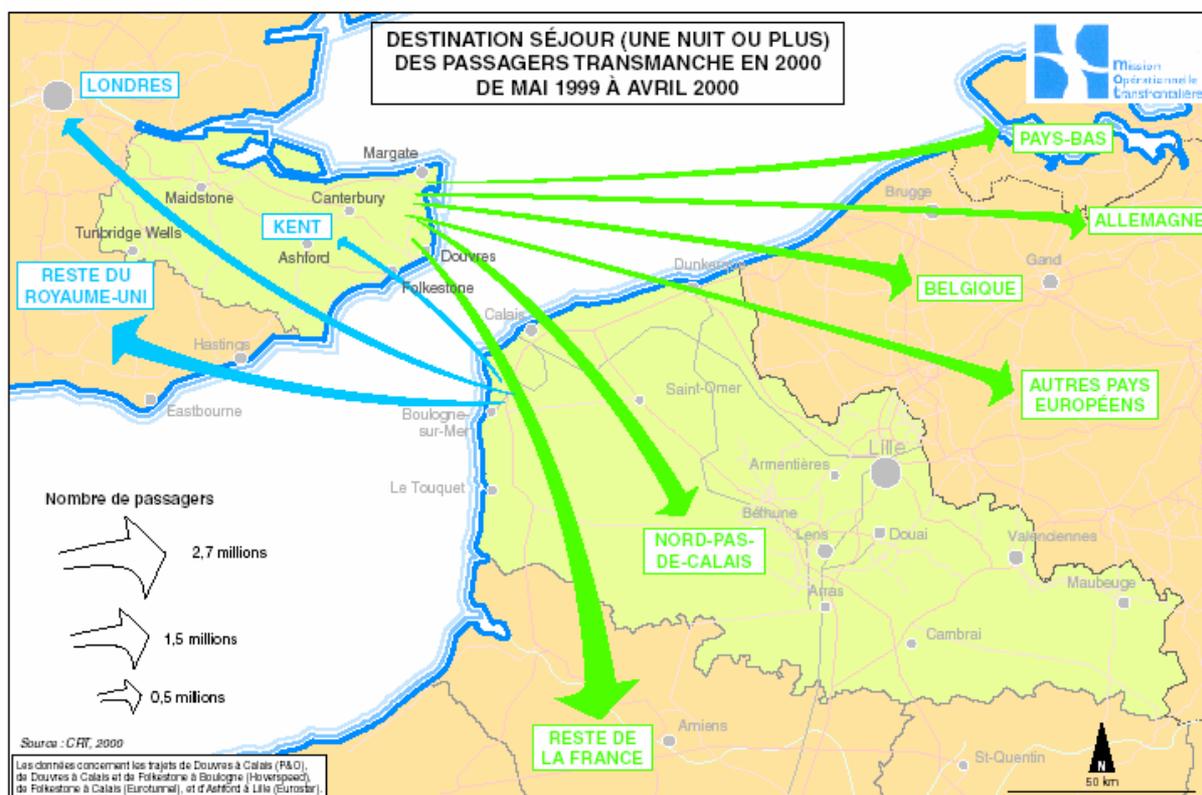
Les voyageurs transmanche à la journée sont ceux qui commencent leur voyage retour avant minuit le même jour que leur voyage aller. Même s'ils partent de chez eux pour plus d'une journée, ils passent moins de 24 heures de l'autre côté de la Manche.

L'analyse des flux à la journée permet d'affiner la compréhension de la relation touristique transmanche. Encore plus déséquilibrés que les flux toute durée confondue (93% vers le continent contre 7% vers la Grande-Bretagne), ces flux totalisent 5,7 millions de personnes. De la Grande-Bretagne vers l'Europe continentale, les flux à la journée représentent 45% des flux totaux. Dans le sens inverse, les flux à la journée ne représentent que 17% du total des flux de cette direction.

Dans le sens Grande-Bretagne -> Europe continentale, la région Nord-Pas-de-Calais constitue la première destination (elle fixe 85% du flux entrant), le reste se répartissant à égalité entre le reste de la France (7,5%) et la Belgique. On le verra ultérieurement, la motivation commerciale extrêmement forte des touristes britanniques justifie à elle seule le grand déséquilibre entre les deux directions des flux et la très forte concentration dans la région Nord-Pas-de-Calais.

Dans l'autre sens, les flux se concentrent majoritairement sur le Kent (50%) et dans une faible mesure sur Londres (12,5%).

Document n°27 : carte de destination des passagers transmanche (en séjour)



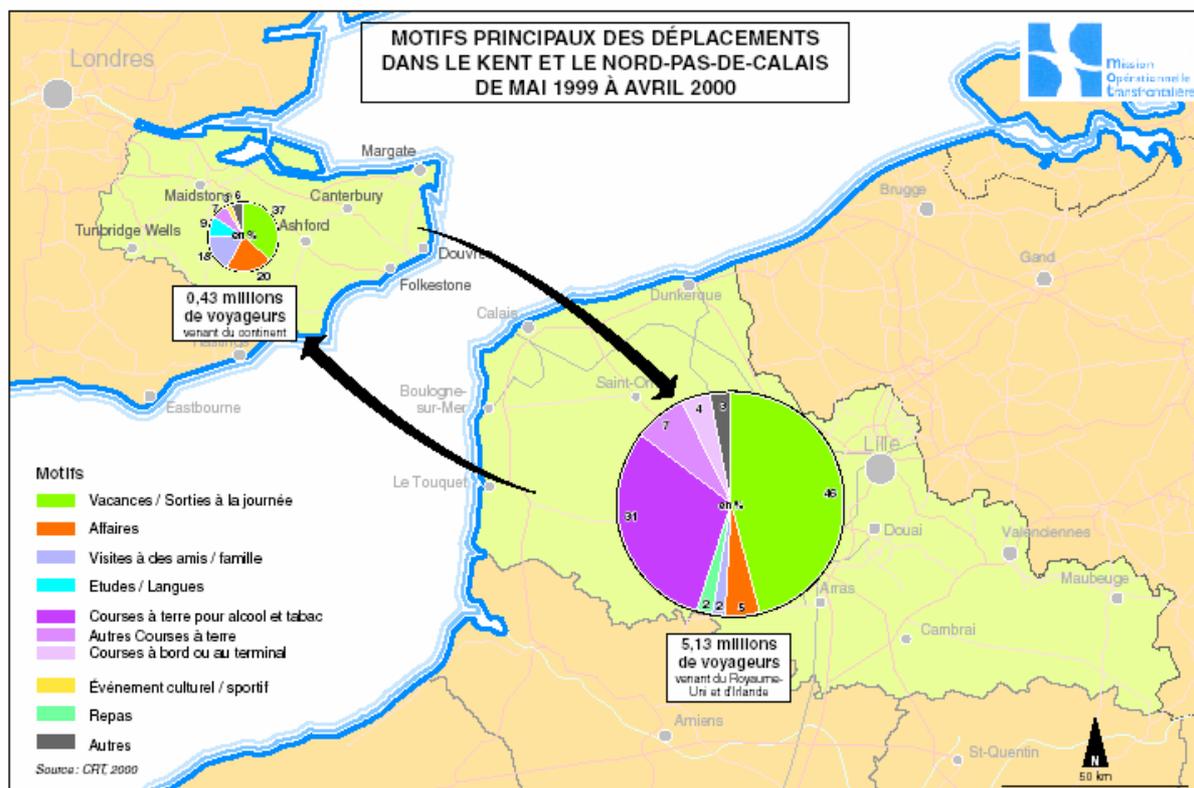
Les voyageurs transmanche en séjour sont ceux qui passent une nuit ou plus de l'autre côté de la Manche.

La carte des flux de séjour présente une plus grande diversité dans la répartition des destinations. Ces flux de séjour, qui impliquent 7,8 millions de personnes, restent déséquilibrés au profit de ceux à destination du continent (75%). Ils privilégient la France (74% dont seulement 13% pour le Nord-Pas-de-Calais – difficulté de la région à fixer les séjours) pour les motifs identiques à ceux invoqués dans le commentaire de la carte destination toute durée confondue.

La Belgique arrive en deuxième position (12%) suivie des Pays-Bas (9%) et l'Allemagne (8%), les 8% restant se répartissant entre les autres pays d'Europe continentale.

Dans le sens inverse, c'est le pays entier (exception faite de Londres et du Kent) qui reçoit 70% des passagers traversant et provenant d'Europe continentale. Londres attire 20% du flux qui ne se fixe qu'à 10% dans le Kent.

Document n°28 : carte des motivations des passagers transmanche



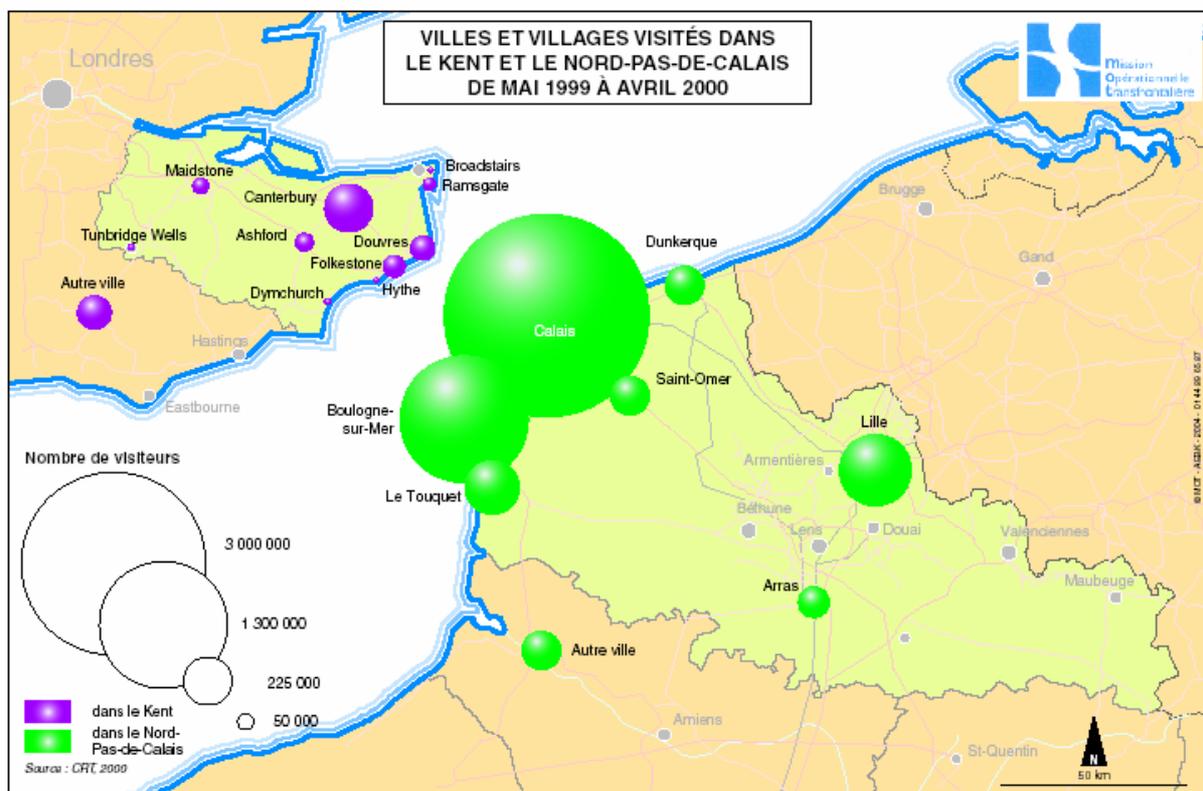
Cette carte qui présente les motivations principales à l'origine des déplacements transmanche comptabilisés dans le périmètre du détroit en 1999-2000 et à destination du Kent et du Nord-Pas-de-Calais, montre un fort contraste entre les comportements britanniques et ceux en provenance d'Europe continentale.

Si les loisirs et les vacances sont les premières motivations chez les deux groupes de visiteurs (48 % pour les Britanniques, 37% pour les continentaux), la dimension commerciale est très importante pour les Britanniques à destination du Nord-Pas-de-Calais : elle correspond à 42% des motifs de déplacements dans le Nord-Pas-de-Calais, en particulier pour l'alcool et le tabac, nettement moins taxés de ce côté de la Manche, et faisant l'objet de déplacements souvent concentrés sur une seule journée (seulement 7% dans le sens inverse).

La dimension professionnelle est beaucoup plus présente dans la migration à destination de la Grande-Bretagne (20% des déplacements contre 5% dans le sens inverse) suivie par les motifs familiaux et amicaux (visite à la famille et aux amis : 18% contre 2% dans le sens inverse).

En rapportant ces taux aux valeurs absolues présentées dans les précédentes planches, le nombre de touristes britanniques « commerciaux » et de visiteurs constituent la très grande majorité du flux. Dans le sens inverse (vers la Grande-Bretagne), ces motifs touristiques et commerciaux rapportés au plus petit nombre de voyageurs, marquent au final une différence énorme entre le nombre de touristes réels (loisirs+commerce+famille et amis) qui vont dans le Kent (0,26 millions) et ceux qui vont dans le Nord-Pas-de-Calais (4,62 millions).

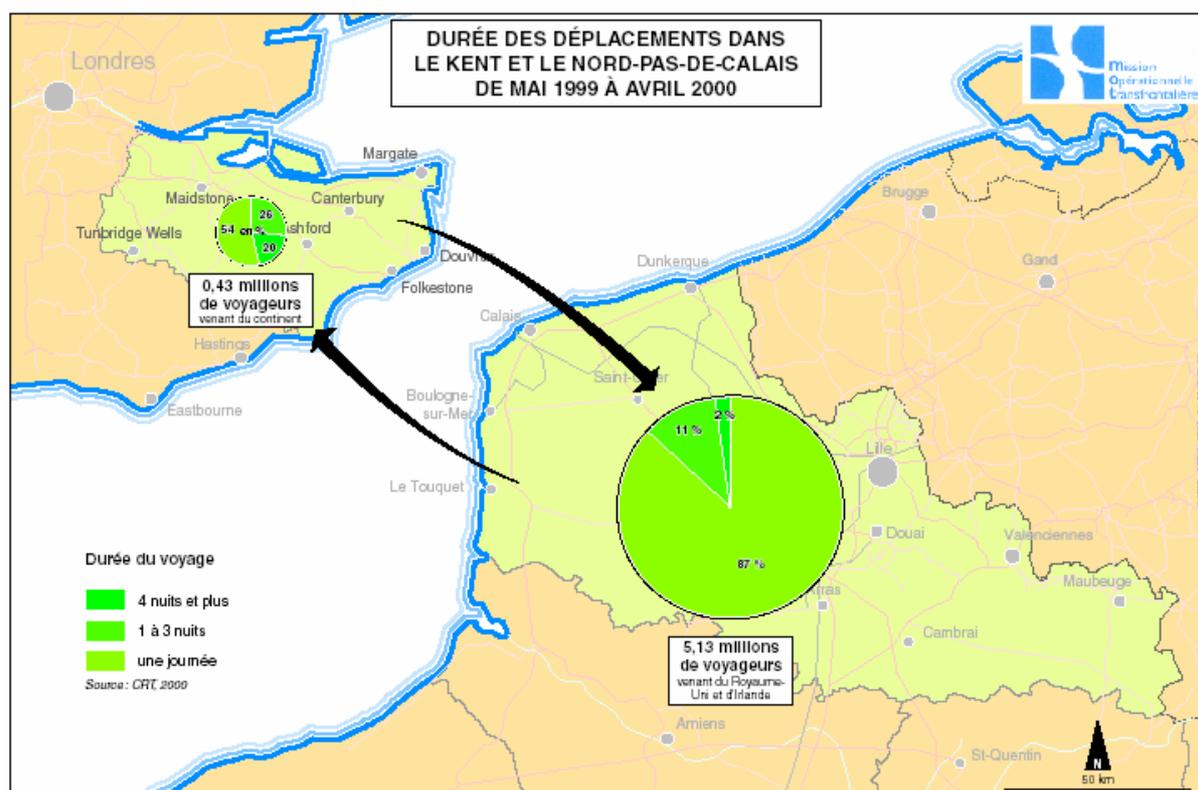
Document n°29 : carte des lieux visités par les passagers transmanche



En complément de la précédente planche, cette carte montre le déséquilibre quantitatif entre les lieux visités de part et d'autre du détroit. On note l'importance du tourisme commercial au débouché des ports de la Côte d'Opale, notamment à Boulogne-sur-mer et Calais où fleurissent les *cash and carry* et où les hypermarchés disposent de rayons alimentaires et en boissons spécialement adaptés à la clientèle britannique qui vient à la journée.

Les autres « points » de taille plus modeste de part et d'autre de la manche correspondent plus à un tourisme de visite (Lille, Canterbury, le Touquet notamment) au sens traditionnel du terme.

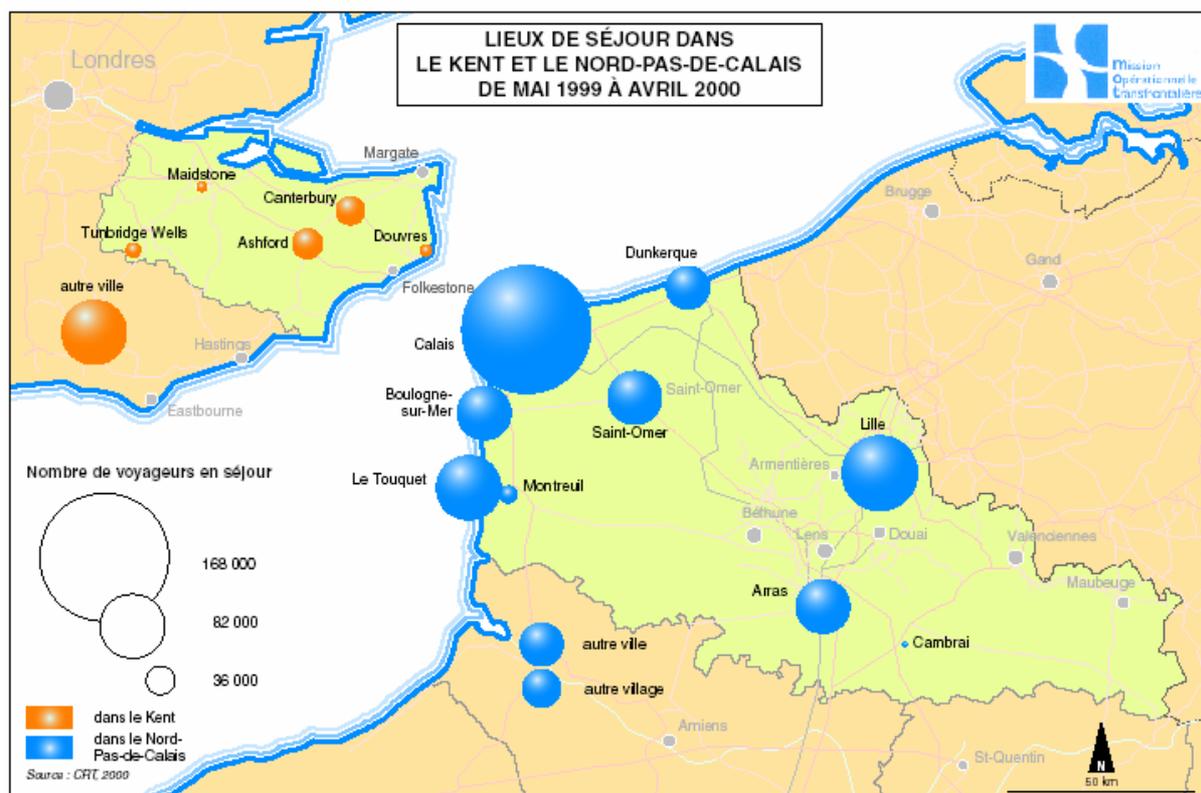
Document n°30 : carte de la durée des déplacements



Le tourisme commercial s'illustre encore dans cette carte par la prééminence des déplacements à la journée par les visiteurs britanniques dans le Nord-Pas-de-Calais. La proportion de 87% (4,46 millions de personnes) correspond peu ou prou à celle des motivations commerciales, augmentée de celle des loisirs. Le court et le moyen séjour des Britanniques sont très minoritaires dans le Nord-Pas-de-Calais (respectivement 100 000 et 560 000 personnes).

Le tourisme à la journée côté britannique par des ressortissants européens continentaux est juste majoritaire (54%) et laisse une part belle au court et au moyen séjour (86 000 et 112 000 personnes). La différence en valeur absolue entre les deux côtés du détroit est beaucoup plus réduite et les Européens qui se déplacent en Grande-Bretagne, n'ayant pas d'intérêt commercial à n'y passer qu'une journée, préfèrent y passer de véritables vacances, en gîte, dans la famille ou chez des amis (cf document 32).

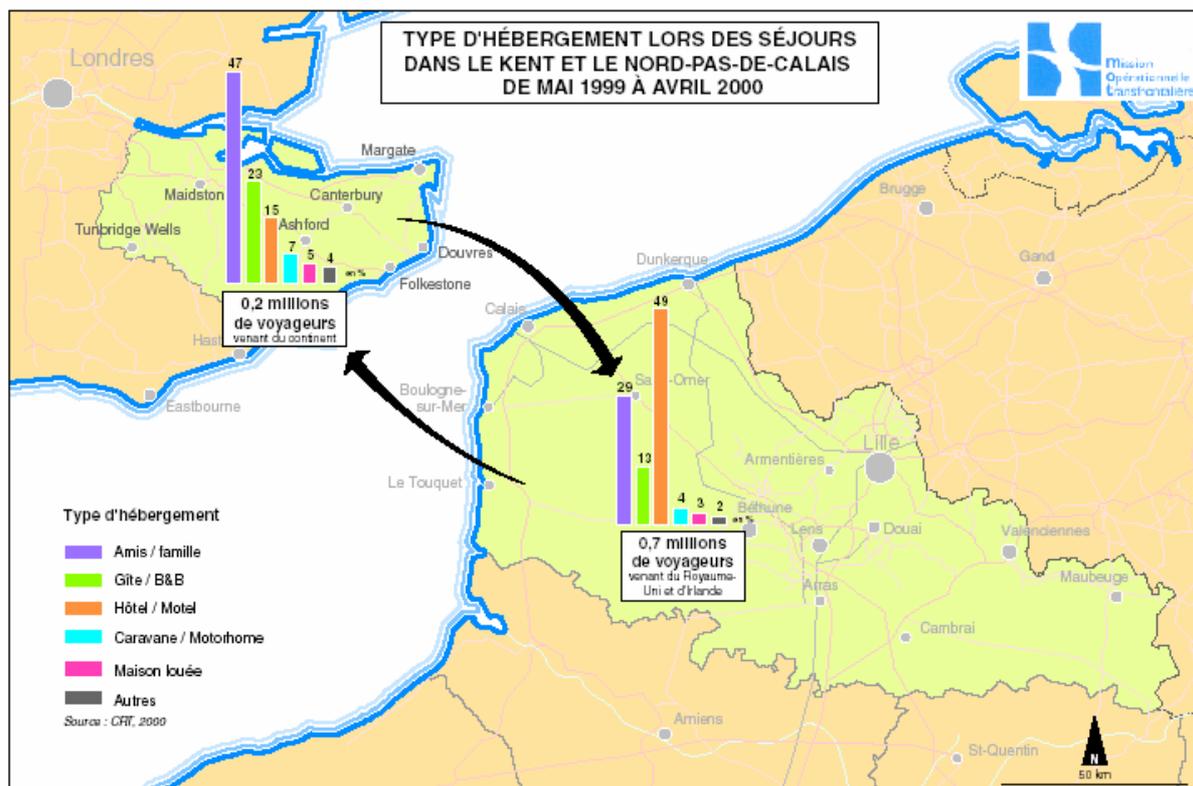
Document n°31 : carte des lieux de séjour des passagers transmanche



La répartition de fréquentation des lieux de séjour est également déséquilibrée au profit du Nord-Pas-de-Calais. L'effet « tourisme commercial » des achats à la journée s'est estompé avec une moindre sur-représentation des ports de la Côte d'Opale au profit des stations balnéaires et de l'intérieur de la région Nord-Pas-de-Calais, notamment la campagne, et des villes historiques comme Saint Omer, Arras ou Lille.

Les chiffres dans le Kent, beaucoup plus faible (coûts élevés de l'hébergement) indiquent une moindre concentration de l'hébergement dans les villes au profit d'une diffusion plus forte dans la renommée campagne du Kent, promue en tant que *Garden of England*.

Document n°32 : carte des types d'hébergement des passagers transmanche



Le contraste entre les deux rives du détroit est encore de mise avec une très nette prééminence de l'hébergement chez les amis et la famille pour les continentaux se rendant dans le Kent (économisant ainsi des coûts élevés d'hébergement), le gîte et B&B arrivant en deuxième position.

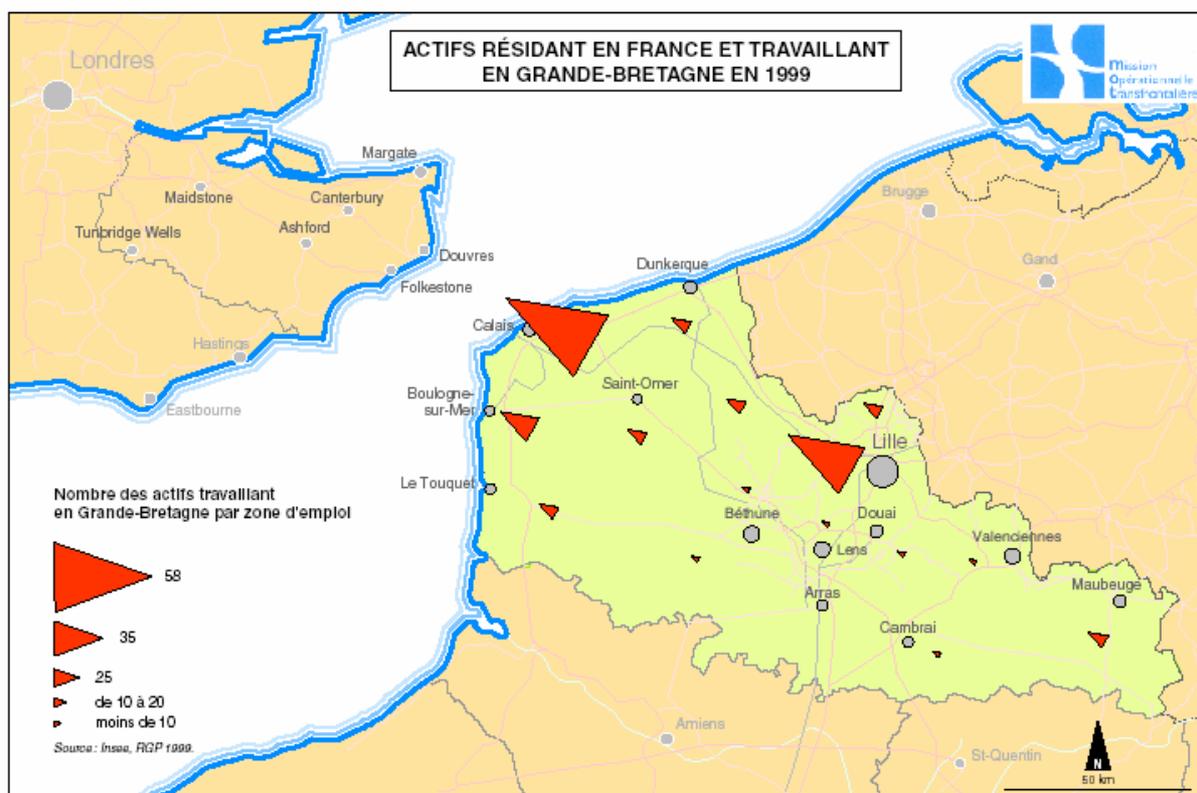
A l'inverse, c'est l'hébergement en hôtel et motel qui est le plus répandu chez les Britanniques séjournant dans le Nord-Pas-de-Calais, la pratique du gîte étant plus faible et à corréliser avec la moindre offre en la matière côté français. Le séjour chez des amis ou de la famille reste assez prisé (29 % du mode d'hébergement).

Les autres modes d'hébergement (maison louée, caravane notamment) restent très minoritaires notamment car ils correspondent souvent à des formes de long séjour.

c – Les flux de travailleurs frontaliers

Les flux de travailleurs frontaliers entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais sont extrêmement faibles. L'absence totale de sources statistiques sur ce sujet côté britannique ne nous permet pas de donner une estimation du nombre de résidents en Grande-Bretagne ayant un emploi localisé dans le Nord-Pas-de-Calais. Ce chiffre doit être toutefois quasi nul au vu du chiffre inverse déjà extrêmement faible.

Document n°33 : carte des actifs résidant en France et travaillant en Grande-Bretagne



source INSEE, RGP 1999, traitement spécial

Cette carte présente la répartition géographique des actifs par zone d'emploi du Nord-Pas-de-Calais qui disposent d'un emploi en Grande-Bretagne. On distingue la prééminence des bassins du Calaisis (proximité géographique – port et tunnel) et l'agglomération lilloise (poids de la population + présence de l'Eurostar) dans la zone source. La présence de services de transports y est tout à fait déterminante pour le développement de migrations alternantes de ce type.

Parmi les 241 personnes comptabilisées dans la région Nord-Pas-de-Calais qui disposent d'un emploi en Grande-Bretagne, 45 sont britanniques, 185 sont françaises. Ce chiffre, extrêmement faible, est à mettre en relation aux 15 000 résidents dans la région Nord-Pas-de-Calais (dont 1800 résidents belges) qui vont travailler chaque jour en Belgique.

L'analyse de ces travailleurs par Catégorie Socio-Professionnelle (CSP) reflète une majorité de cadres pour les résidents dans le Pas-de-Calais (40%) et une majorité de professions intermédiaires (46%) dans le Nord. Toutefois, les sources Insee provenant d'un sondage au quart, ne permettent pas de garantir une fiabilité absolue sur ces répartitions des *commuters* par CSP. Il en est de même pour l'analyse de ces flux par mode de transport utilisé, qui souffre du mode de recensement au quart, difficilement fiable sur des valeurs absolues aussi faibles.

L'obstacle linguistique, le profil sociologique de la population et surtout l'inadaptation du mode de transport proposé viennent en grande partie expliquer cette faiblesse.

Cette faiblesse du flux de travailleurs transfrontaliers explique la forte présence d'actifs français qui résident dans le Kent, pour des raisons professionnelles, car n'ayant pas la possibilité technique d'être des *commuters* dans de bonnes conditions.

Ce lien ténu des flux de travailleurs frontaliers témoigne enfin de la faible intégration des deux économies régionales.

D'autre part, différents entretiens avec les Eurès⁶ transfrontaliers de Douvres et Lille ont permis de mieux cerner les demandes d'information sur le travail outre Manche par des Français et des Britanniques. En 2003, environ 350 personnes ont contacté Eurès Douvres dont 80% de Français et 20% de Belges. A Eurès Channel de Lille, ce sont 300 personnes qui souhaitaient partir en Grande-Bretagne. Dans les deux pays, il est difficile de savoir si les demandeurs ont poussé la logique de leur projet jusqu'au bout.

Le profil type des demandeurs correspond surtout à de jeunes diplômés (60% des profils) et des employés dans la restauration. D'après les professionnels en charge de ce dossier aux Eurès Channel, le travail en Grande-Bretagne pour une partie d'entre eux est souvent de courte durée ; environ 6 mois/un an dans un restaurant pour apprendre la langue, les non-diplômés revenant souvent après tandis que les autres (les diplômés), en profitent pour occuper une place correspondant à leur profil sur Londres ou dans le Kent, pour une durée un peu plus longue. Selon eux enfin, les personnes diplômées et maîtrisant la langue de Shakespeare, ne font pas appel à ces organismes, préférant directement prendre contact avec des agences de recrutement sur place ou des employeurs potentiels.

Dans le sens inverse, les Britanniques à la recherche d'un emploi côté français et qui passent par l'Eurès de Douvres (la plupart du temps pour un job d'été ou un stage de court durée) se font dissuader par cet organisme à cause de leur absence générale de connaissance de la langue française, l'Eurès les envoyant plutôt en Espagne où ils peuvent vivre et travailler dans un milieu anglophone sur les sites touristiques sans avoir à faire l'effort d'apprendre la langue !

⁶ Réseau européen d'organismes pour faciliter la mobilité transfrontalière de l'emploi, avec mise à disposition gratuite d'information et de conseils, en fonction des besoins du client, sur la législation de l'emploi dans le pays frontalier (contrats de travail, impôts, activités qui recrutent, les démarches administratives à effectuer...).

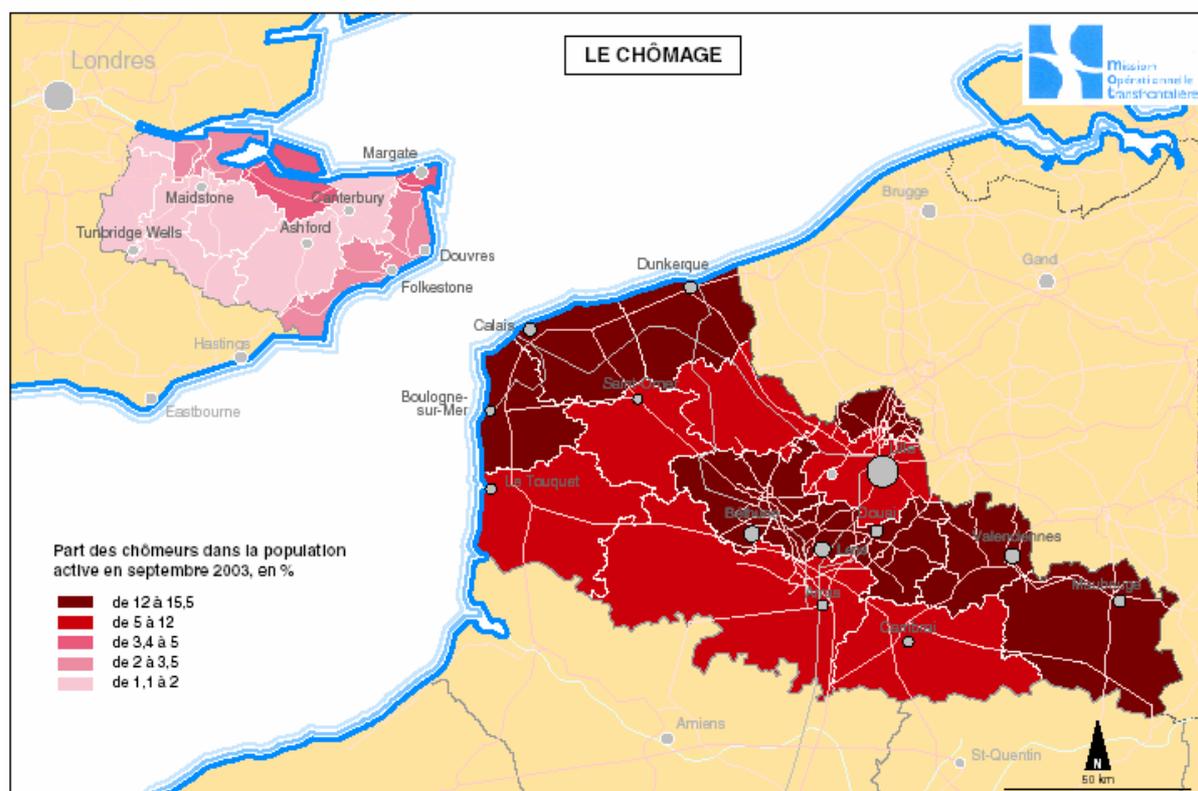
4 – Caractéristiques économiques

On ne retrouve pas un tel contraste de configuration économique entre deux régions « frontalières » sur l'ensemble des frontières françaises que celui qui existe entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais. Il est vrai que dans le cas présent, cette frontière est maritime.

Le Kent est à la fois un espace peu urbanisé, constituant pour la partie occidentale de son territoire la grande banlieue de Londres (du moins dans sa dimension fonctionnelle – migrations domicile travail), siège d'un grand nombre d'entreprises à forte valeur ajoutée et espace de résidence privilégié du bassin londonien (*the Garden of England*). Se caractérisant par un taux de chômage extrêmement faible, dans la moyenne nationale, le comté comporte malgré tout quelques zones en difficulté économique et sociale, concentrées essentiellement sur la presqu'île de Thanet et le long de l'estuaire de la Medway).

Le Nord-Pas-de-Calais constitue une importante région industrielle, en grande partie reconvertie après une grave crise dans les années 1970 et 1980, mais avec un tissu d'activités traditionnelles qui se maintiennent (textile, distribution, sidérurgie...). De nombreuses poches de pauvreté endémique subsistent et la région se caractérise par un taux de chômage parmi les plus élevés de France. Le territoire est très contrasté, entre son littoral, sa métropole, son bassin minier et ses périphéries rurales et désindustrialisées éloignées des problématiques du Transmanche.

Document n°34 : carte comparée des taux de chômage

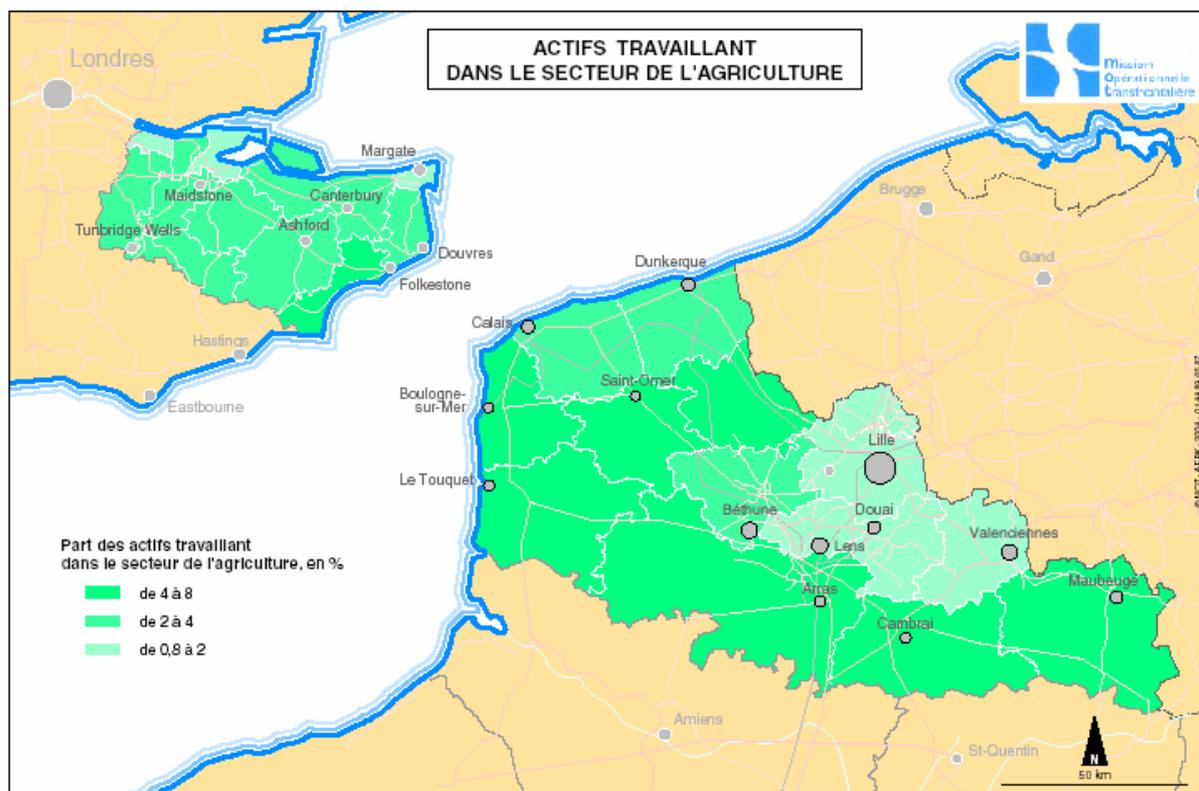


Cette carte illustre bien le contraste de contexte et de dynamique économique entre les deux régions. Le taux de chômage du Nord-Pas-de-Calais est en moyenne deux à trois fois plus élevé que celui du Kent.

Des espaces sont particulièrement exposés aux conséquences de la crise industrielle qui a frappé la région il y a vingtaine d'années : le bassin houiller, la vallée de la Sambre, Roubaix-Tourcoing et la Côte d'Opale.

Côté Kent, la presqu'île de Thanet et l'estuaire de la Medway constituent les espaces à problème du Kent (poches de pauvreté concentrées notamment dans les centres-villes en déshérence). A l'inverse, on note les taux de chômage exceptionnellement faibles de l'ouest et le centre du Kent, complètement intégrés à la zone d'emploi de Londres.

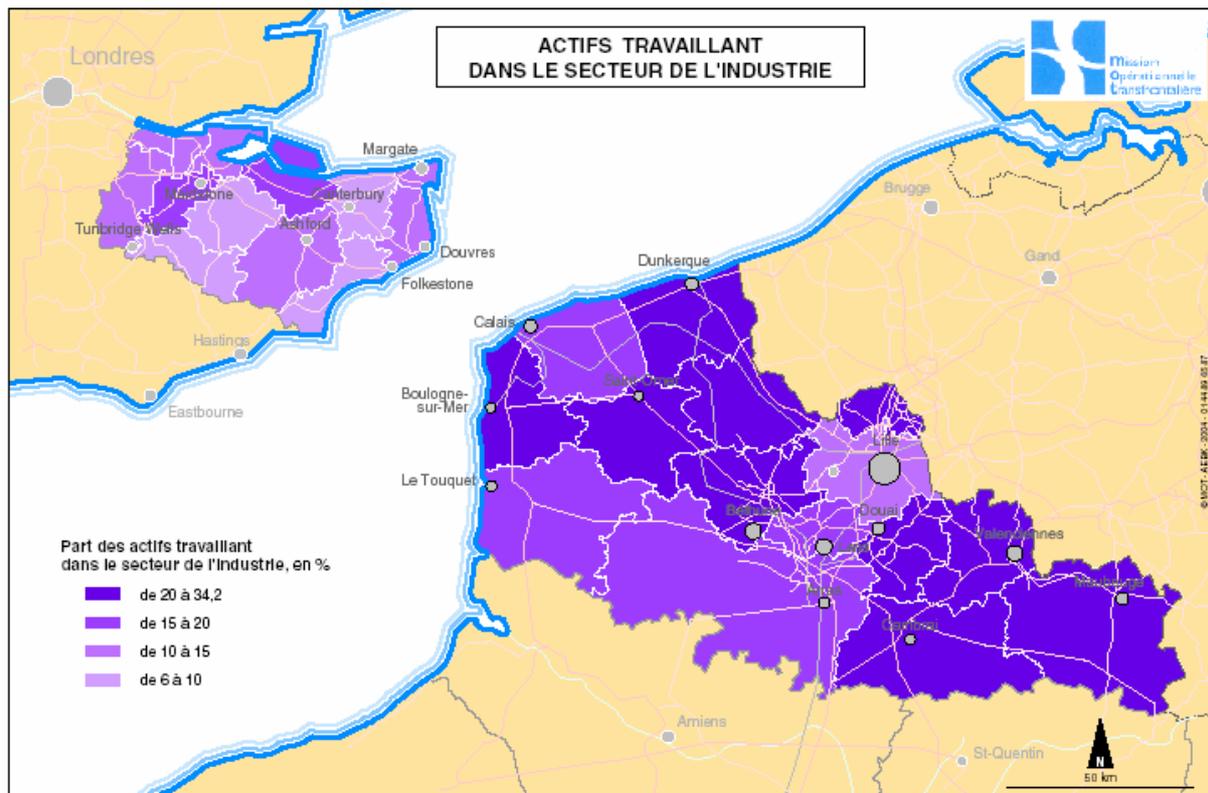
Document n°35 : carte comparée des taux d'actifs travaillant dans le secteur primaire



Le Kent et le Nord-Pas-de-Calais conservent encore des espaces ruraux où les taux d'emploi dans le secteur primaire atteignent jusqu'à 8% de la population active en particulier côté français dans l'Audomarois, le Montreuillois et le cœur de Flandres.

A l'inverse, les zones les plus urbanisées (métropole lilloise, valenciennois), dans la dépendance d'emploi de pôles urbains (nord-ouest du Kent) ou traditionnellement plus industrialisées (Medway) ont des taux d'emploi agricole très faibles.

Document n°36 : carte comparée des taux d'actifs travaillant dans le secteur secondaire



Cette carte illustre un des aspects les plus spectaculaires du contraste économique des deux territoires régionaux. D'un côté, le Nord-Pas-de-Calais figure une région encore très industrielle, avec des taux d'actifs allant jusqu'à 34 % dans certaines zones d'emploi (Audomarois, industrie du verre). Les taux se situent la plupart du temps autour des 25% avec un taux beaucoup plus faible dans le bassin d'emploi de Lille, aux fonctions métropolitaines (donc tertiaires) particulièrement développées.

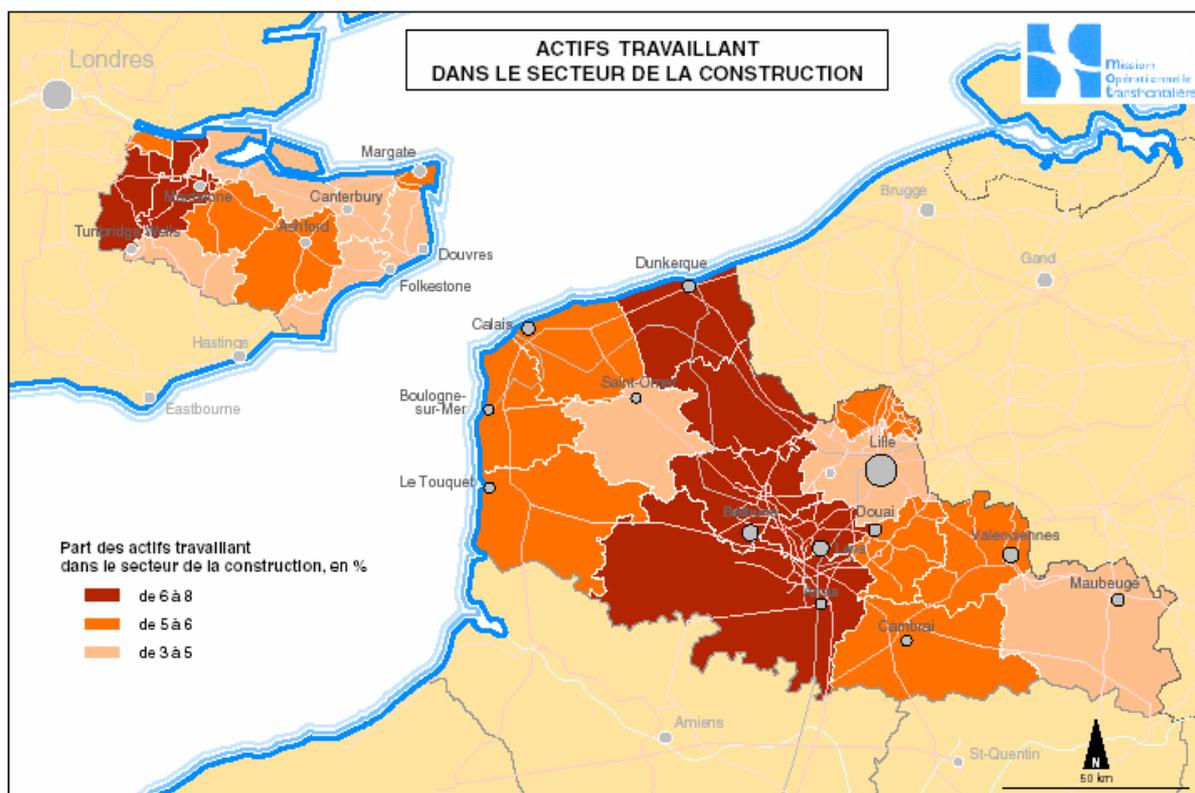
Ce qui n'apparaît pas sur la carte mais que nous aurons l'occasion de détailler ultérieurement, c'est la nature des industries nordistes : très souvent des industries lourdes (sidérurgie, métallurgie, chimie, verrerie) et traditionnelles.

Plus précisément, le littoral de la Côte d'Opale se caractérise par une très forte présence du secteur secondaire traditionnel: sidérurgie, métallurgie, énergie, chimie, emballage, plasturgie, cristallerie, agro-alimentaire. Ces secteurs présentent d'ailleurs pour un certain nombre des signes de crise et des difficultés résultant des délocalisations dans des pays au moindre coût de main d'œuvre (nombreuses fermetures récentes sur le littoral : Lu, Comilog...).

Les taux d'emploi dans l'industrie sont beaucoup plus faibles dans le Kent, autour des 13% de part d'actifs. Le maximum est atteint dans le district de Swale, sur l'estuaire de la Medway, le minimum concernant Canterbury, ville tertiaire par excellence (tourisme, services, université).

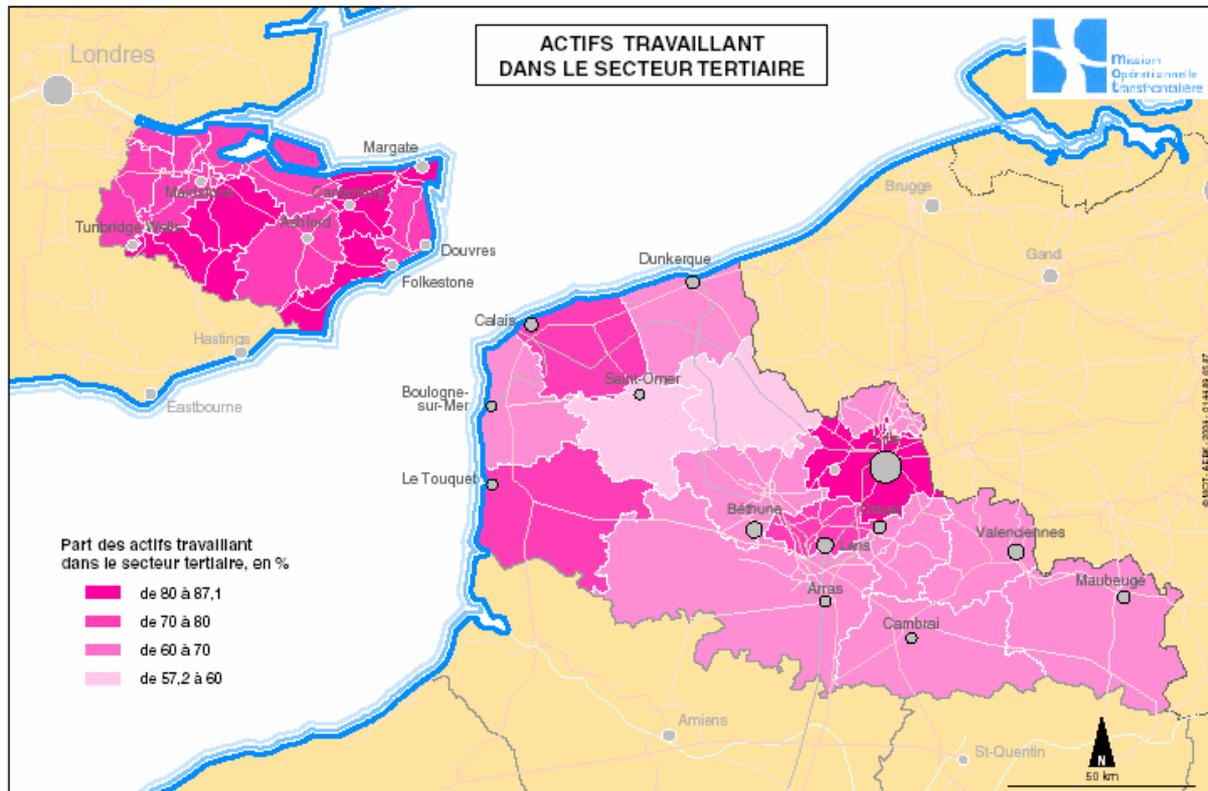
Les activités industrielles du Kent concernent dans leur ensemble moins le domaine de l'industrie lourde et se développent en particulier dans différents secteurs de pointe à forte valeur ajoutée : électronique, construction automobile et aéronautique, télécom, pharmaceutique... (cf document n°38).

Document n°37 : carte comparée des taux d'actifs travaillant dans la construction



Il n'y a pas de différence notable concernant ce secteur d'activités entre les deux régions.

Document n°38 : carte comparée des taux d'actifs travaillant dans le secteur tertiaire



Le Kent se caractérise par une tertiarisation très forte de son emploi (74% de la population active) dans des domaines suivants : secteur marchand, tourisme, services publics, mais également services aux entreprises (Call Center, services bancaires et financiers, télécommunications et informatique). La proximité londonienne draine également de très nombreux travailleurs dans les secteurs les plus variés et les plus pointus (finance, éducation...).

La tertiarisation de l'économie du Nord-Pas-de-Calais est plus récente et moins homogène sur le plan géographique. Les taux inférieurs au Kent s'expliquent, comme on a pu le constater dans une planche précédente, par une forte présence industrielle. Les zones les plus concernées sont urbaines : métropole lilloise aux fonctions métropolitaines : services à la personne, aux entreprises, grande distribution, administration, université..., et littorales (Calais - filière portuaire, grande distribution, Montreuillois - tourisme)

Document n°39 : tableau comparé des activités économiques des deux territoires (par secteur d'activité, noms des plus grandes entreprises du secteur et localisation par commune

NORD-PAS-DE-CALAIS	KENT
<p><i>Spécialités industrielles</i></p> <p>Sidérurgie, Métallurgie Sollac Atlantic Arcelor , Grande Scynthe Ascométal, Lefrinckcke GTS industrie, Dunkerque Aluminium Dunkerque, Loon Plage Arcelor Packaging international, grande Scynthe Manoir industrie, Outreau Europipe, Grande Scynthe Bekaert Fencing SA, Bourbourg</p> <p>Emballage/papeterie Cartonneries de Gondardennes, Wardrecques Arjo, Wiggins, Wizerne Sical groupe Rossmann, Lumbres Cartons et Plastiques, Arques Cascades SA, Blendecques Deroo, Wizerne Crown cork compan, Outreau International Paper, Maresque Norampac Avot, Blendecques Ball Packaging Europe, Bierne</p> <p>Chimie Astra Zeneca Production, Dunkerque Total, Mardyck Tyoxide, Calais Poliméri Europa, Mardyck Société de raffinage de Dunkerque, Dunkerque</p> <p>Textile, dentelle Noyon Lucien, et Cie SAS, Calais Desseilles textiles SAS, Calais</p> <p>Verrerie cristallerie Arc international, Arques Machines et matériel de verrerie, Arques</p>	<p><i>Spécialités industrielles</i></p> <p>Fourniture en matériel automobile Alloy Wheels – Rochester Caterham Cars Ltd – Dartford Cohline (UK) Ltd – Manston Ketlon Unipart – Paddock Wood Delphi Diesel Systems – Gillingham Magna – Maidstone Grupo Antolin – Thanet Dana – Rochester Aeromet Plc – Sittingbourne Cummins Power Generation – Thanet</p> <p>Nouvelles technologies de communication Télécommunications BT Ignite – Kings Hill Infinium – Chatham JDA Software – Senenoaks Lightmaker – Tunbridge Wells Planet Software – Ashford Dataflex – Kings Hill Synaptique – Ashford Sun Microsystems – Java Campus at University of Kent at Canterbury AL Digital ‘The Bunker’ – Sandwich Global Crossing - Thanet</p> <p>Electronique Avo – Dover Amphenol – Whitstable Maruwa – Ashford Thomson Multimedia – Kings Hill Navico – Thanet</p> <p>Aérospatiale BAe Systems - Rochester</p> <p>Pharmaceutique Pfizer, Sandwich</p>

<p>Agro-alimentaire, transformation halieutique, aliments pour animaux Bonduelle, Renescure Continental nutrition, Boulogne Findus France, Boulogne Friskies France, Marconnelle Novandie, Vieil Moutier Sif France, Boulogne Coca cola, Socx Lesieur, Coudequercke</p> <p>Energie nucléaire Centrale nucléaire de Gravelines</p>	<p>Energie nucléaire Centrales nucléaires de Dungeness</p>
<p><i>Spécialités tertiaires</i></p> <p>Administration, secteur public Santé, éducation, collectivités</p> <p>Grande distribution Centres commerciaux + magasins d'usine. Cash and carry</p> <p>Transports transmanche Eurotunnel, Coquelles Sea France, Calais</p> <p>Personnels portuaires Dunkerque, Boulogne et Calais</p>	<p><i>Spécialités tertiaires</i></p> <p>Administration, secteur public Santé, éducation, collectivités</p> <p>Call center Alliance & Leicester – Ashford Global Home Loans – Dartford Stena – Ashford P&O Stena – Dover Eurotunnel – Folkestone Taylor Nelson Sofres – Maidstone Telegraph – Medway BT Yellow Pages – West Malling Galleon – Sittingbourne B2S UK Ltd – Tonbridge</p> <p>Secteur bancaire/assurances Fidelity Investments – Tonbridge Lloyds TSB – Chatham Jupiter Unit Trust Managers – Kings Hill WIFAS – Kings Hill Lloyds of London – Medway Natwest – Chatham PPP – Tunbridge Wells Saga Financial Services – Folkestone Cabot Financial Europe – Kings Hill</p> <p>Grande distribution Centres commerciaux + magasins d'usine.</p> <p>Transports transmanche Eurotunnel, Folkestone</p>

	P&O, Douvres Personnels portuaires (Douvres 6700 personnes, Chatham, Folkestone)
--	--

Source : CCI de Boulogne-sur-mer, Calais, Dunkerque et Saint-Omer, Locate in Kent

A la lecture du document n°39, il est intéressant de voir à quel point l'économie industrielle du Kent, occupant au demeurant beaucoup moins de main d'oeuvre que dans le Nord-Pas-de-Calais, est de surcroît très différente dans ses spécialités : industries plutôt high-tech et légères dans le Kent, industries lourdes sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais.

Il en est de même pour le tertiaire : proximité du pôle londonien qui influence d'ailleurs la nature des activités du Kent, contre un tertiaire surtout caractérisé par les services marchands et la fonction publique côté français.

Les points communs entre les deux territoires concernent la forte présence du secteur marchand : centres commerciaux, hypermarchés et magasins d'usine, mais ces domaines qui génèrent leur propre dynamique ne semblent absolument pas adaptés à des enjeux de coopération mais plutôt de concurrence.

S'il est difficile de déterminer des pôles de compétences par secteur géographique côté britannique (à l'exception du domaine portuaire), un certain nombre de spécialités émergent dans des territoires déterminés côté français : la sidérurgie, la métallurgie et la chimie à Dunkerque, l'emballage, le carton et la papeterie, la cristallerie et la verrerie à Saint Omer, le textile à Calais et l'agro-alimentaire (transformation des produits de la mer et produits pour animaux) à Boulogne-sur-mer.

Dans le domaine tertiaire, les territoires sont particulièrement bien équipés dans le secteur de la grande distribution et dans les services publics. Constituant les têtes de pont littorales du détroit le plus traversé du monde, la main d'œuvre liée à cette présence portuaire est également très présente de part et d'autre.

5 – Fiscalité des entreprises

a – Remarques préliminaires

D'une manière générale, la charge fiscale supportée par les entreprises qui opèrent en France est sensiblement supérieure à celle qui incombe aux entreprises opérant exclusivement au Royaume Uni.

Cet écart sort clairement dans le document-tableau n°40, ci-dessous.

Cette différence fiscale émane principalement de deux phénomènes. De prime abord, le taux de l'Impôt sur les sociétés (IS) en France, est, au minimum de 4,33% supérieur à celui pratiqué au Royaume Uni.

Cet écart se creuse d'avantage pour les entreprises dont le résultat est inférieur à 1.500.000 £ ; en dessous de ce montant, le taux de « Corporation Tax » varie progressivement de 19% à 30% .

Deuxièmement, s'ajoutant à l'IS, les entreprises opérant en France sont redevables de la Taxe Professionnelle et/ou de la Taxe Foncière (c'est-à-dire des impôts locaux basés sur la valeur locative d'actifs immobilisables) qui n'existe pas en GB ; en moyenne la TP rajoute, après abattements, 1 à 2 % au taux effectif global.

Cet écart de taux effectif d'imposition n'est pas présent partout. Ainsi, il est moins sensible quand on compare les impôts acquittés par les plus grosses entreprises. Son importance peut varier sensiblement d'un exercice à l'autre. Plus particulièrement :

- L'écart est moins significatif lorsque l'entreprise française a peu d'actifs immobilisables (ce qui est le cas, par exemple, pour la plupart des sociétés de service), reçoit des montants significatifs sous forme de redevances de propriété intellectuelle ou alors, reçoit des dividendes venant de l'étranger ;
- En règle générale, l'écart est également moins prononcé plus l'entreprise est profitable (le système fiscal britannique étant doté de règles restrictives en matière de déductibilité de provisions, frais financiers...) ;
- D'ailleurs, le système fiscal britannique n'admet pas de déduction pour les amortissements comptables rattachés aux actifs tangibles immobilisés. En effet, le montant figurant dans le compte de résultat est réintégré fiscalement ; une déduction fiscale de 25% (sur une base dégressive) étant accordée. Cela implique que le taux effectif de cette déduction au Royaume Uni est sensiblement supérieur à celui pratiqué en France « en début de vie » des immobilisations. Mais, il va de soi que cette accélération fiscale est renversée pendant les derniers exercices d'utilisation des actifs en question.

Il n'en demeure pas moins que pour les petites et moyennes entreprises, le taux effectif d'imposition (impôt sur les sociétés plus taxe professionnelle) est de l'ordre de 4% à 7% supérieur en France par rapport au Royaume Uni (4% pour les plus grandes, 7% pour les plus petites).

Les sociétés françaises qui délocaliseraient leurs opérations au Royaume Uni pourraient ainsi réduire leur coût fiscal ; or, en l'absence d'un système d'incitations fiscales nouvelles s'ajoutant au différentiel de taux d'IS exposé ci-dessous, cette optimisation fiscale ne serait que marginale, et ainsi ne pourrait pas être un critère déterminant de choix de localisation/implantation.

b - Etude comparative

Nous avons pris pour exemple une petite / moyenne entreprise ayant un résultat comptable de 1 million d'euro (1^{er} exemple) ou 2 millions d'euro (2^{ème} exemple).

On expose ici deux scénarios, concernant l'établissement du bilan de départ et le compte de résultat de notre cible.

Dans le 1^{er} cas, aucune immobilisation ne figure à l'actif du bilan de notre entreprise cible.

Dans le 2^{ème} cas, celle-ci est propriétaire d'un local commercial et dispose d'équipements. Les actifs sont amortissables d'un point de vue comptable (le local commercial sur 20 ans ; les équipements sur 10 ans). Nous prenons comme hypothèse que ces actifs sont au bilan depuis 5 ans révolus.

En ce qui concerne le lieu de localisation des opérations du résultat de la société-cible, nous admettons 6 hypothèses différentes.

Les hypothèses (H1 – H6) sont les suivantes:

H1 – Société britannique ayant 100% de ses opérations au Royaume Uni.

H2 – Société française ayant 100 % de ses opérations en France.

H3 – Société française ayant 100% de ses opérations au Royaume Uni, sous forme d'établissement stable.

H4 – Société britannique ayant 100% de ses opérations sous forme d'établissement stable au Royaume Uni.

H5 – Société britannique ayant 50% de ses résultats / actifs au Royaume Uni et 50 % en France dans un établissement stable.

H6 – Société française ayant 50% de ces résultats / actifs en France et 50 % au Royaume Uni dans un établissement stable.

c - Explications

Pourquoi deux niveaux de profits différents ?

Afin de faire ressortir le fait que :

1 - Au Royaume Uni, le taux d'IS varie selon le montant du résultat imposable. Le taux « normal » de 30 % ne s'applique qu'à partir d'un résultat taxable de 1,5 million £. En dessous de 1,5 M £, il existe une réduction dégressive : ainsi, le taux effectif sur un résultat brut de 1 million euros est de l'ordre de 27% ; à 2 millions d'euros, ce taux monte à 29,5% ;

2 - En France, les abattements d'IS (hormis l'abattement d'un des deux « suppléments » temporaires - qui ne s'applique qu'à partir du moment où l'entreprise acquitte 763.000 euros d'impôt sur les sociétés) sont réservés aux micro-entreprises.

Pourquoi deux bilans distincts ?

En droit fiscal britannique, les amortissements comptables sont réintégrés dans la liasse fiscale. Les amortissements afférents aux locaux / bureaux ne donnent lieu à aucune déduction fiscale. Pour les équipements, une déduction de 25 % est accordée sur une base dégressive.

En France, hormis certains cas exceptionnels, il n'y a aucun retraitement nécessaire des montants compris dans les comptes qui sont calculés dans une base linéaire. Deuxièmement, les entreprises ayant des activités en France sont redevables de la « Taxe Professionnelle » - un impôt local qui a comme assiette la valeur locative cadastrale des actifs figurant au bilan du contribuable. De ces deux phénomènes résultent les effets suivants.

En premier lieu, dans un exercice donné, l'amortissement fiscal accordé à une entreprise britannique, ou à l'établissement stable britannique d'une entreprise française, peut être soit supérieur, soit inférieur au montant déduit dans son compte de résultat sous la rubrique « immobilisations ». Ainsi, dans nos hypothèses, en 6^{ème} exercice, une société opérant au Royaume Uni déduit dans sa liasse fiscale un montant qui est à la fois inférieur au montant figurant dans ces comptes et inférieur au montant que son homologue français peut déduire fiscalement.

Deuxièmement, l'existence de la Taxe Professionnelle peut rajouter 1% à 2% au taux effectif d'imposition d'une société opérant en France.

Les points clés de l'endroit de localisation / implantation de l'entreprise :

Les profits des entreprises sont d'abord taxés là où ont lieu leurs activités. Ainsi, une société de droit britannique qui a 100% de ces opérations en France est pleinement redevable de l'impôt Français. La « résidence fiscale » / nationalité de l'entreprise est ainsi sans incidence sur ce premier calcul d'impôt. Ces critères ont cependant une importance en ce qui concerne les entreprises de droit britannique.

En effet, contrairement à la France qui a un système de taxation purement territoriale, la Grande-Bretagne « taxe » sur une base mondiale. Ainsi les profits français d'une société

Britannique sont repris et retirés fiscalement de sa liasse fiscale britannique. Afin d'éviter la double imposition, un crédit d'impôt est accordé, égal au montant de « taxe » acquitté sur ces mêmes profits en France. Or, et c'est important, ce crédit d'impôt est réservé seul aux impôts étrangers « semblables » au UK Corporation Tax – ainsi la Taxe Professionnelle n'est aucunement créditable.

L'importance de la Taxe Professionnelle dans le calcul du différentiel de taux effectif d'imposition britannique par rapport au taux français

L'étude ne prend pas en considération le fait que le taux de TP, ainsi que l'appréciation de la valeur cadastrale locative des actifs qui en fait l'assiette, varie de commune en commune, ceci pour deux raisons :

- vraisemblablement, les entreprises qui pourraient éventuellement se délocaliser de France vers Royaume Uni ou vice versa, seront des sociétés de service – ce ne sont pas celles-ci qui sont les plus concernées par la TP ;
- après abattements / exonérations temporaires, et eu égard au fait que la TP est déductible en IS, la TP exprimée en % de résultat comptable – n'excède rarement 1% à-2% pour les sociétés de petite ou de moyenne taille.

Document n°40 : Tableau de résultats

En euro

	1^{er} cas	2^{ème} cas
Résultat comptable	1 000 000	1 000 000
Résultat après impôts		
H1	734 067	668 014
H2	656 700	626 433
H3	734 067	668 014
H4	656 700	626 433
H5	695 369	647 224
H6	695 369	647 224

d – Analyse des résultats

La charge d'impôts sur des activités localisées uniquement au Royaume Uni est nettement inférieure à celle relative à des activités menées seulement en France.

Cette conclusion est vraie dans les 2 cas de figure présentés (cas n°1 – société de service n'ayant pas (ou peu) d'actifs immobilisés ; cas n°2 – société de service propriétaire de locaux commerciaux et d'équipements).

S'agissant de cas n°1, sur un même résultat comptable d'1 million d'euro une société cas n°1 opérant exclusivement au UK se trouve avec un résultat final (résultat distribuable après

impôts) de 734.067 € comparé aux 656.700 € pour une société basée uniquement en France. Le taux effectif britannique étant de 26,6% comparé au 34,3% en France.

Dans la mesure où l'activité est menée et au Royaume Uni et en France, il y a un effet de « mixage » de taux (ainsi une entreprise française qui délocaliserait 50% de son résultat au Royaume-Uni, verrait sa charge d'impôt diminuer de l'ordre de 3 à 5%).

Le fait que l'activité commerciale soit localisée dans un établissement stable plutôt qu'au siège social est sans incidence pour le calcul de l'impôt.

S'agissant de cas n°2, l'écart de taux est un peu moindre (668.014 euros contre. 626.433 euros soit 4,2% en taux effectif).

En effet, malgré le fait que l'activité française est redevable de la TP, il existe une contrepartie négative dans la mesure où l'entreprise britannique ne reçoit aucune déduction pour les amortissements passés sur son local commercial.

Il est vrai aussi que, puisque dans l'exercice où l'on se place, les amortissements fiscaux britanniques (c'est-à-dire les amortissements dégressifs) sont inférieurs aux amortissements comptables (linéaires), il y a un effet de décalage temporel défavorable. Ce décalage serait traité dans les comptes de la société britannique dans la rubrique « impôts différés / deferred tax » - ainsi, le différentiel de 4,2% existerait bien en termes de trésorerie (l'entreprise britannique aura à s'acquitter d'un montant de Corporation Tax plus important du fait du décalage des immobilisations) mais serait neutralisé comptablement. Ainsi, le « vrai » différentiel de taux remonterait aux 6%-7% applicables au premier cas ci-dessous.

L'effet de « mixage » existe aussi bien s'agissant de cas n°2.

Le fait de substituer 2 millions d'euros comme profit de base, a un effet insignifiant sur le comparaison de taux (l'écart se diminue de 1% en raison de la progressivité des taux britanniques).

Le détail des simulations fiscales est présent dans les annexes du rapport.

6 – Santé

La santé fait l'objet d'un court chapitre car elle a pu représenter, à un moment donné, un domaine de coopération transmanche particulièrement porteur. Nous nous contentons ici de donner les grandes caractéristiques du système de santé britannique (en référence), une analyse comparée détaillée des systèmes nationaux étant hors sujet et une comparaison des caractéristiques équipmentières en matière de soins à l'échelle des deux territoires régionaux étant impossible au vu des différences statistiques.

Il s'agit bien ici de mettre en évidence les points de complémentarité qui ont pu générer pendant une courte période des flux de patients de la Grande-Bretagne vers la France. Toutefois, des arbitrages récents pris par le gouvernement britannique semblent obérer la poursuite d'un tel flux et de la coopération transfrontalière correspondante.

Si les deux systèmes nationaux sont très différents, ils ont en commun de reposer sur un secteur public fort :

- Le système de santé britannique National Health Service (1948) propose l'universalité de l'accès aux soins. Il s'oppose à celui en usage dans la plupart des pays de l'Union européenne (et notamment en France et en Allemagne) car il est financé par l'impôt et non par un système d'assurance sociale obligatoire.
- La première finalité du NHS est de rendre la plupart des soins gratuits au moment de l'acte de médecine, mais ce principe s'est érodé, particulièrement pour les soins dentaires et optiques, provoquant l'émergence d'un secteur spécialisé de la santé, dans des activités bien spécifiques. Cependant, le NHS assure encore aujourd'hui tous les soins d'urgence.

L'accès aux équipements britanniques de santé est garanti à toute la population quel que soit l'âge, le revenu, le lieu de résidence et l'origine. Les patients peuvent choisir librement leur généraliste parmi ceux qui ont signé un contrat avec le NHS. Ainsi, 98 % des Britanniques sont enregistrés auprès d'un généraliste qui doit être toujours consulté avant d'aller voir un spécialiste.

Les patients peuvent également consulter dans le secteur privé sur la base d'accords avec le NHS. S'ils ont un traitement dans un établissement sans contrat avec le NHS, ils devront payer sans remboursement possible.

Le système du National Health Service se caractérise par :

- 1137 hôpitaux, (4 niveaux : community, general, hôpitaux régionaux, hôpitaux nationaux spécialisés), 233 000 lits.
- les National Trusts (402) spécialisés par type de soins ou proposant des groupements de soins, séparés juridiquement des administrations sanitaires du pays.
- les Family Health Services consacrés aux soins primaires (généralistes, pharmacies, dentistes et ophtalmologistes)
- les urgences

Le secteur privé britannique est quant à lui, composé d'opérateurs surtout commerciaux pour :

- les soins hospitaliers (225 hôpitaux, 10 000 lits) dont les 2/3 appartiennent à 5 groupes privés.
- les soins psychiatriques (73 hôpitaux, 3700 lits)
- les maisons de retraites (560 000 résidents)
- les assurances médicales privées pour bénéficier de soins plus rapides (souscrites par 3,7 millions de personnes).

Les dépenses de santé se répartissent de la façon suivante (chiffres 2001) : 71 milliards de £

- 74% dépenses secteur public
- 21% secteur privé
- 5% autres (soins palliatifs, médecine complémentaire et automédication).

Document n°41 : tableau sommaire de comparaison du niveau d'équipements sanitaires entre le Nord-Pas-de-Calais et le Kent

NORD-PAS-DE-CALAIS	KENT
7,1 lits d'hôpitaux/1000 habitants	3,3 lits d'hôpitaux/1000 habitants
2,8 médecins /1000 habitants	1,8 médecins/1000 habitants

Source : annuaire statistique des régions, 2003, Eurostat

En matière de coopération transfrontalière, suite aux files d'attente dans les National trusts, l'idée est venue, côté britannique de transférer des patients britanniques dans quelques pays européens dont la France. Ainsi, au cours des années 2001 et 2002, un flux de patients britanniques s'est développé en Europe. Dans le Nord-Pas-de-Calais, c'est la polyclinique de la Louvière à Lille qui a reçu 109 patients (via Eurostar) au cours de cette période.

Le projet a été soutenu à l'origine par une volonté politique française (Martine Aubry et Bernard Kouchner) avec comme interlocuteur britannique le East Kent Health Authority. Cette opération a été le fruit d'un travail de sélection de patients volontaires et d'hôpitaux privés lucratifs car le secteur public français aurait perdu de l'argent dans une telle opération (prise en charge financière des patients étrangers, qui aboutit à des recettes en atténuation sur la dotation globale pour les hôpitaux publics concernés).

La nature des soins correspondait à des opérations de confort (type opération de la cataracte)

Le bilan fut positif sur le plan satisfaction des patients. Il le fut également pour la clinique française mais moins pour le NHS car la démarche s'avérait chère et peu pratique. L'opération fut hypermédiatisée (il y avait presque autant de journalistes que de patients transportés dans l'Eurostar !).

Les autorités gouvernementales françaises de l'époque (Aubry et Kouchner) entamèrent des négociations avec leurs homologues britanniques afin d'aboutir à une convention binationale précisant les contenus d'une telle coopération, qui n'a pas abouti faute d'envie de pérenniser une telle situation côté britannique.

En outre, un nouvel élément est survenu en 2003 : un programme NHS pour les hôpitaux de traitements chirurgicaux de confort doit faire appel aux opérateurs privés pour une première tranche de 26 centres dont un à Maidstone (Care Uk Afrox), permettant d'assurer le traitement de 150 000 patients par an pour un budget de 2 milliards £ avec renfort de médecins et infirmiers étrangers dont français à recruter.

La non poursuite de négociations intergouvernementales et cette perspective de nouveau programme NHS de rééquipement sanitaire côté britannique ont ainsi rendu caduques les plans de coopération transmanche échafaudés au niveau régional en 2001 et 2002.

II – LA REALITE DE LA COOPERATION TRANSMANCHE

A – L’omniprésence des programmes Interreg

La coopération transmanche entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais est fort ancienne. Il est difficile d’en dater l’origine tant elle est ancrée dans les relations historiques, culturelles, touristiques et commerciales entre les deux littoraux. Elle s’est officialisée avec l’Eurorégion en 1991, incluant également la Belgique dans le périmètre (disparue depuis).

Sur un mode institutionnalisé, la coopération transmanche de projets est quasiment entièrement passée par les programmes Interreg (contrairement à de nombreuses autres frontières. Des exceptions subsistent toutefois, notamment dans le domaine des aménagements physiques du lien fixe (Cité de l’Europe, aménagement et infrastructures routières et ferroviaires côté Kent comme Nord-Pas-de-Calais – gares notamment) et dans le domaine de la police et de la justice (contrôle des passagers clandestins à destination du Royaume Uni).

Document n°42 : tableau bilan des projets Interreg 1a, 2a et 3a entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais.

INTERREG 1A	INTERREG 2A	INTERREG 3A
Nord-Pas-de-Calais / Kent <i>83 dossiers</i>	Nord-Pas-de-Calais/ Kent <i>177 dossiers</i>	France/ Royaume Uni <i>52 dossiers</i>
Axe A : transports et infrastructures : 4 Axe B : aménagement et environnement : 31 Axe C : dévt éco : 14 Axe D : éducation-formation : 15 Axe E : tourisme : 19	Axe A : une région intégrée : 23 Axe B : attractivité et promotion du réseau transmanche : 72 Axe C : Développement éco et technologique : 32 Axe D : mobilité et formation des ressources humaines : 50	Axe 1 : Favoriser une coop transfrontalière au service du citoyen : 16 Axe 2 : Promouvoir un développement spatial équilibré : 8 Axe 3 : Promouvoir une région attractive et accueillante : 18

Source : SGAR Nord-Pas-de-Calais, février 2004

1 – Le programme Interreg I a

Le programme Interreg I, qui s'est déroulé de 1989 à 1993 a été l'occasion de la réalisation de 83 projets entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais. Il a véritablement été l'occasion d'une phase de découverte totale des partenaires (acteurs publics notamment) de part et d'autre de la Manche, des cultures de travail, des structures et de leur fonctionnement. Cette phase fut un passage obligé, une base nécessaire pour la suite même si la qualité transfrontalière des projets a été relativement médiocre sauf en matière de tourisme et d'éducation.

A cette époque peu d'interlocuteurs et peu de territoires se sont vraiment impliqués et ont été bénéficiaires de ces projets : le Kent County Council, l'Université du Kent, les districts de Douvres et Shepway côté anglais, le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais, le Comité Régional du Tourisme, les villes de Calais, Boulogne, Dunkerque côté français. L'argent débloqué a surtout contribué à financer de part et d'autre du détroit des équipements pas réellement vraiment transmanche...

2 - Le programme Interreg II a

a – Synthèse générale

Le programme Interreg IIA, qui s'est développé de 1995 à 1999, a donné le jour au dépôt de 177 dossiers de projets « transmanche ».

Il marque une véritable montée en qualité des projets, à la fois dans le partenariat plus diversifié sur un mode territorial (en tout cas côté français); du côté britannique, on note toujours une forte centralisation des projets par le Kent County Council (qui dispose des moyens humains les plus importants, il est vrai, pour monter les dossiers de projet).

On y remarque un déséquilibre dans la dépense des coûts liés aux projets, ceux britanniques allant jusqu'à coûter deux fois plus cher que les projets français. Ainsi, la France a achevé seule la consommation de ses crédits, la quote-part britannique ayant été épuisée bien avant.

Les thèmes et les mesures les plus actifs ont été dans l'ordre décroissant le développement touristique, la culture et les échanges entre institutions et organisations locales et dans une moindre mesure : la protection et la gestion des milieux naturels. Les thèmes et champs les moins actifs ont concerné les transports, l'aménagement du territoire, le développement stratégique, enfin les télécommunications.

Quelques projets financièrement importants se sont développés autour de l'aménagement et la requalification urbaine et rurale : exemple du projet BOSCO entre Boulogne et Folkestone.

Globalement, le développement économique et les transports ont été les parents pauvres de cette coopération : peu de choses ont été mises en place et quand il y a eu un projet, celui n'a pas toujours donné lieu à une structure et un fonctionnement pérenne (exemple du projet

entre Locate in Kent et NFX côté français). A cet égard, la plupart des entreprises françaises qui se sont implantées dans le Kent grâce à cette démarche ont fermé et mis depuis la clé sous la porte.

De plus, la concurrence franco-britannique et franco-française dans le domaine du développement économique est souvent venue neutraliser les actions. La coopération transmanche dans le domaine de l'aide à la création de PME a été très faible et difficile.

Les territoires ayant bénéficié le plus de ces projets ont été les villes et structures intercommunales de Dunkerque et Boulogne-sur-mer côté français, les districts de Shepway et Canterbury côté britannique.

La présence des universités, d'agences de développement et enfin de personnes en veille permanente au sein des plus importantes collectivités sur ces dossiers européens (Communauté Urbaine de Dunkerque, la Communauté Urbaine de Lille ou la communauté d'agglomération de Boulogne-sur-mer) ont été également des éléments facilitateurs pour le montage des opérations.

Cette époque a donné naissance à des partenariats bilatéraux entre collectivités de part et d'autre du détroit : Boulogne-sur-mer/district de Shepway (coopération de projets) ou encore Dunkerque/district de Dartford (ce dernier étant passé d'un mode institutionnel à un mode projets).

b – Analyse par axe et mesure

L'axe A (une région intégrée) a été peu actif.

La **mesure 1** « Développement stratégique et aménagement du territoire » a représenté 1,2% du budget côté français et 1,7 % du budget côté britannique. Elle a été l'objet de 6 projets peu stratégiques par rapport aux enjeux escomptés : un projet était plus intéressant que les autres avec le financement d'un poste d'animateur chargé de développement en zone rurale, facilitant l'émergence de projets dans ces zones.

Il aurait notamment fallu mieux articuler les projets aux priorités des documents de planification nationale et aux schémas de développement respectifs (notamment les Contrats de Plan Etat Régions).

La **mesure 2** « télécommunications » a été l'objet de 14 projets côté français et seulement 9 côté britannique, certains n'ayant été financés que par la partie française. Elle a représenté 7% des dotations.

Enfin, la **mesure 3** de l'axe A « Evaluation des besoins et développement des transports » n'a connu que 3 projets (dont le projet Duoline, évoqué ultérieurement), soit moins de 1% de la programmation alors que les enjeux dans ce domaine, pour le développement du *commuting* notamment, sont énormes.

L'axe B « Attractivité et promotion du réseau transmanche » a été beaucoup plus actif.

La **mesure 4** « Conservation et gestion des milieux et espaces naturels » a été l'objet de 20 projets. Elle a été la 3^{ème} mesure la plus attractive en nombre de projets avec 7,3 % budget français et 14,3% côté britannique (opérations autour de la gestion de la qualité de l'air, de l'eau, les SIG...). Le travail est difficilement appréciable car les travaux ont surtout consisté en des échanges. Toutefois, la montée en puissance du concept de développement durable a marqué la variété et la qualité des projets qui s'est renforcée tout au long du programme. Il aurait fallu probablement moins s'axer sur le domaine de la prescription et plus constituer un référentiel dans le domaine des risques maritimes notamment.

La **mesure 5** « Promotion touristique et culturelle commune » a connu un certain succès : 13 projets dont des opérations de grande qualité notamment l'étude commandée par le Comité Régional du Tourisme. Cette étude poussée sur l'offre et la demande touristique dans le territoire frontalier ainsi que sur le positionnement marketing de la zone met en évidence les attentes touristiques et devrait permettre de renforcer la qualité et la pertinence de l'offre touristique sur les territoires étudiés.

La **mesure 6** « Développement de produits touristiques et culturels communs » est celle qui a connu le plus grand nombre de projets (45 projets) et les montants les plus importants ; elle a représenté 48% du budget du programme côté Nord-Pas-de-Calais et 23% du budget côté Kent. Elle présente le grand avantage de présenter des résultats tangibles et une coopération transfrontalière visible. L'un des projets « phare » dans cette mesure a été la constitution d'un réseau de places fortes. Ce projet a notamment permis, d'une part, l'accessibilité au public d'un certain nombre d'infrastructures dans 17 villes réparties dans trois régions : Kent, Nord-Pas-de-Calais et Flandre occidentale et d'autre part dans le cadre de la mesure 5, la réalisation d'une brochure promotionnelle, d'un guide et d'un site internet pour valoriser ces améliorations.

Le projet de création d'une route du patrimoine maritime se concentre sur l'une des caractéristiques du programme transmanche, à savoir « l'espace maritime » et sur la façon dont le Kent et le Nord-Pas-de-Calais peuvent utiliser cet atout à travers le développement de produits touristiques et culturels communs. Ce thème est d'ailleurs repris par Interreg IIIa.

De la même manière, des projets très fructueux ont été mis en œuvre par les autorités en charge de la promotion et du marketing de la zone (Comités départementaux du tourisme, CRT, Kent County Council) avec la mise en service de sites internet nombreux (listés en annexe) et la participation commune régulière et réciproque à des salons du tourisme.

La **mesure 7** « Etudes d'aménagement et requalification urbaine et rurale » a connu l'émergence de seulement 7 projets, mais qui représentent financièrement 10% du budget français et 13,8 % du budget britannique. Le niveau de subvention a été élevé surtout à cause du montant des investissements nécessaires dans ce genre de projet. En terme de projet, le principal bénéficiaire a été l'association BOSCO entre Boulogne-sur-mer (ville, communauté d'agglomération et CCI) et un district de Shepway (Folkestone). Ces deux territoires ont développé une stratégie afin de cimenter leurs relations, ce qui a initié 3 projets dans cette mesure.

L'axe C « Développement économique et technologique » se décompose en 3 mesures.

La **mesure 8** « recherche et développement technologique » comportait 7 projets, ce qui l'a placée au 2^{ème} rang côté français et 3^{ème} place côté britannique pour ce qui est du montant des subventions accordées. Les projets ont surtout eu trait à la recherche, essentiellement dans le domaine de l'environnement avec pour porteurs de projets les universités du littoral et du Kent. Rien n'a été réalisé sur les transferts de technologie. Le niveau de coordination entre différents projets y a été minimal, à l'instar de la stratégie globale de R&D établie par partenaires.

La **mesure 9** « Recherche d'opportunités commerciales et d'investisseurs » a bénéficié de 13 projets, représentant 8,6 % du budget côté français et 4,7 du budget côté britannique. Ces projets, plus importants que dans mesure 10, ont eu du mal à voir le jour.

Dans la **mesure 10** « Création et développement des PME », a vu 11 projets soit 3,1 % des subventions côté Nord-Pas-de-Calais et 3,8% côté Kent. On peut citer la campagne de promotion d'investissement dans le tourisme et les loisirs de la région transmanche : Transconnect. Ce projet a eu des retombées communes directes sur les PME des deux côtés du détroit mais il est difficile d'obtenir des résultats quantifiables, notamment de mesurer le retour sur investissement de ce type de projet, du fait du montant important des coûts de fonctionnement des structures chargées de leur mise en œuvre. Il s'agit de développer probablement quelques filières clés communes (cf 2^{ème} partie, II-G-3) aux deux régions et d'identifier comment Interreg peut contribuer au développement transfrontalier de ces filières.

L'axe D « Mobilité et formation des ressources humaines » se compose d'abord de la **mesure 11** « Développement du partenariat dans le domaine de la formation professionnelle ». Cette dernière a vu seulement 4 projets se développer. Avec la **mesure 12** « Adaptation aux mutations et insertion socioprofessionnelle », ces deux mesures ont été financées par le fonds social européen et se sont concentrées sur la formation continue.

Le nombre d'organisations impliquées est resté limité mais ces dernières ont établi des partenariats solides et développé de multiples projets, tels les échanges de stagiaires dans le secteur de la restauration ou la qualification commune dans la vente et les NTIC. Les différences entre la France et la Grande-Bretagne existent dans la définition de la notion de stagiaire, ce qui le rend éligible d'un côté (GB) mais pas de l'autre !

L'enjeu du développement d'actions sur des secteurs ou des bassins d'emplois spécifiques, ainsi qu'autour des compétences linguistiques reste important.

31 projets ont été retenus dans la **mesure 13** « Echanges entre institutions et organisations locales », soit 3,6% du budget côté français et 7% côté britannique. Ce succès a impliqué un grand nombre et une grande variété d'organisations tels que les forces de polices, les organisations professionnelles, syndicats, services jeunesse, associations, autorités locales et services de l'Etat. En plus de permettre de développer des projets à caractère social, tels que les partenariats entre services sociaux ou les échanges entre établissements d'accueil d'enfants handicapés, cette mesure a permis essentiellement de structurer et développer des

réseaux pérennes entre organisations sur les thématiques de la citoyenneté européenne, le rapprochement des collectivités et des universités...

On ne rentre pas ici dans le détail technique, de l'axe E qui concerne l'assistance technique.

3 – Le programme Interreg III a

a – Eléments généraux

Le programme Interreg III a, qui a débuté en 2000 et qui doit s'achever en 2006, a permis pour l'instant le montage d'environ 50 projets qui impliquent au moins un partenaire du Kent et du Nord-Pas-de-Calais, sur une échelle plus large, l'ancien programme Interreg IIa Kent-Nord-Pas-de-Calais ayant fusionné avec le programme Rives Manche (Seine-Maritime, Somme et Sussex).

Les thèmes qui sont les plus porteurs en nombre de projets déposés sont dans l'ordre décroissant :

- le tourisme (7 projets structurants)
- la recherche : 5 projets mais moins structurants
- l'environnement : 9
- la culture : 8
- le développement économique continue de fonctionner très mal.

Les micros projets posent toujours autant de difficultés pour leur montage : Interreg n'attire que les porteurs de projets structurés, importants et qui disposent de moyens en personnel pour assurer la conduite du projet et le montage administratif et technique du dossier.

En terme de nature des projets, Interreg IIIA constitue souvent la prolongation de ce qui avait déjà été mené ou engagé avec Interreg IIA, sauf dans le cas britannique où le GOSE, incontournable dans la validation des dossiers et l'obtention des fonds, devient de plus en plus sévère dans la sélection des ces projets.

b - Quelques projets structurants dans le programme actuel

Un certain nombre de projets semblent se détacher du lot commun sur l'ensemble des opérations financées par Interreg IIIA.

Dans l'axe n°1 « Favoriser une coopération transfrontalière au service du citoyen » et dans la mesure 1 : « Coopérer dans les domaines de la formation continue de l'éducation et de la formation professionnelle », on note l'opération : *Programme universitaire intégré franco-britannique en sciences politiques, économiques et sociales* entre l'Université du Kent et l'IEP de Lille (mise en place d'une filière commune concernant un petit groupe d'étudiants triés sur le volet, pour un cursus de 5 ans) ou encore la *Mobilité et éducation des étudiants, formateurs et professionnels dans le domaine de la santé* entre l'Université de Greenwich et l'université catholique de Lille afin d'encourager la mobilité de ces personnels, améliorer les compétences et acquis linguistiques dans le domaine professionnel.

La mesure 2 « Coopérer pour développer la citoyenneté, le partenariat et la compréhension mutuelle » permet la prolongation et l'approfondissement du projet **BOSCO (BOulogne Shepway COopération)** entre la ville de Boulogne et le district Shepway. Ce projet, de par sa qualité et son originalité, mérite une plus ample description : c'est une action transversale en terme d'acteurs impliqués et de thématiques engagées, qui lie les deux collectivités de façon très concrète : l'association BOSCO (loi 1901) dispose d'un budget et finance le poste d'une chargée de mission à mi-temps entre les deux côtés du détroit (elle circule gratuitement grâce à la générosité d'Eurotunnel). Le projet permet un travail sur la requalification des deux centres-villes (Boulogne et Folkestone) ainsi que l'organisation de journées thématiques régulières de travail entre techniciens français et britanniques sur une série de thématiques (habitat, éducation sociale et délinquance, développement économique et tourisme...). Le projet permet également d'impliquer le public scolaire : 4 écoles primaires de Folkestone et de Boulogne font l'objet d'échanges réguliers d'enseignants et d'élèves, avec une dimension culturelle et linguistique forte : cours et visites). Enfin, un comité de pilotage mensuel entre 2 élus (1 par pays) est organisé alternativement dans les deux villes où les différents projets en cours sont passés en revue. Différents partenaires techniques locaux sont associés selon les besoins et les compétences administratives concernées.

La mesure 3 « Coopérer pour développer la cohésion sociale et la sécurité » aborde un projet à la thématique très récurrente dans les villes du Kent et du Nord-Pas-de-Calais : **Projet Culminer : médiation culturelle comme outil pour combattre l'exclusion et la discrimination** entre le Medway Council et la ville de Grande Scynthe.

A l'instar d'Interreg IIa, la mesure 4 : « Coopérer dans le domaine du développement économique » n'a pas vu de nombreux dépôts de dossier : citons celui d'un projet de développement durable dans le domaine des éco-entreprises (Conseil régional Nord-Pas-de-Calais et Business Link Kent) ou celui du développement des services aux navires : l'avitaillement (université du Kent, Canterbury Business School et AVITA SAS France).

Dans la mesure 5 « Coopérer pour développer la recherche et le transfert transfrontalier de technologie », on peut citer le projet : **Matériaux thérapeutiques** entre l'université de Lille et l'université de Greenwich.

La mesure 6 « Coopérer pour un développement durable du transport transfrontalier et la promotion de l'économie portuaire » voit le montage du projet **Projet FINESSE** en transports (chargement de wagons sur des ferries entre Douvres et Dunkerque; rail-mer)

Dans le cadre de l'axe 2 « Promouvoir une région attractive et accueillante », la mesure 7 « Coopérer dans les domaines du tourisme et des loisirs » rassemblent un bon nombre de projets structurants constituant souvent la poursuite de ce qui avait pu être engagé avec Interreg IIa, tel le **Réseau des places fortes** (SMCO, KCC ...) ou la **Route du Patrimoine Maritime** (SMCO, Medway Council). Citons également les opérations **RelaxFrance** et **Tourisme de bien-être** (Comités Départementaux du tourisme et South East England Tourism Board) qui met en place un site internet avec liens sur les différents sites régionaux concernés, autour d'une promotion commune avec brochures, liens divers... enfin **Eazy break** (CRT/KCC).

Ces différentes opérations ont contribué à renforcer les résultats de fréquentation touristique des Britanniques dans le Nord-Pas-de-Calais, et ce jusqu'à Lille (dont la fréquentation a littéralement explosé depuis quelques années, en terme de visiteurs des sites et des restaurants comme en terme de nuitées au niveau de l'agglomération entière, les Britanniques y ayant été multiplié par 3,5 depuis 1990 et représentant 72% des arrivées étrangères en 2002⁷); la réciproque n'est pas de mise côté Kent (*cf 1^{ère} partie, I-B-3-b*)

La mesure 8 « Coopérer pour le développement d'une approche commune de la culture valorisant la diversité » a permis l'émergence du projet ***Culture Mix*** (Conseil Général 62/Council education and libraries cultural development unit/KCC), qui promeut la diffusion culturelle et bilingue des livres (promotion de la lecture, bibliobus en transmanche).

La mesure 9 « Coopérer pour la protection et la promotion d'un environnement de grande qualité » a été l'occasion du projet ***SURDOV*** (MELT - CROSS Gris Nez - et Maritime and Coastguard agency) qui met en place une amélioration de la coordination en matière de surveillance maritime du détroit, de formations communes dans ce domaine et la mise en place de procédures communes...

L'axe 4 enfin, est consacré à l'assistance technique.

B – Obstacles et limite de l'exercice

Si les différents programmes Interreg volet A entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais ont enregistré une progression quantitative et qualitative au fil des années et de leur différentes versions (I, puis II puis III), ils n'en rencontrent pas moins un certain nombre de difficultés : le différentiel franco-britannique des coûts des projets (beaucoup plus important dans le Kent) constitue souvent un handicap dans la conduite des projets, le budget disponible FEDER côté britannique venant à s'épuiser plus vite que celui côté français.

La différence dans les niveaux de décisions et de compétences pour le montage du dossier Interreg de part et d'autre de la Manche complique la donne : l'Etat britannique via le Government Office for South East contrôle toujours de façon très stricte le programme (autorisation de financer, sur laquelle les élus du Comté n'ont pas de prise) alors que cette compétence est passée à la collectivité côté français (autorité de gestion : Conseil Régional Haute-Normandie pour le programme franco-britannique Interreg IIIa). En outre, la complexité du programme, même dans sa dernière mouture, décourage les petits porteurs de projets potentiels qui ne disposent pas de l'ingénierie suffisante pour monter un tel dossier, en particulier côté britannique où la lourdeur administrative d'Interreg IIIA, est dissuasive et régulièrement critiquée.

La différence de positionnement culturel dans l'utilisation d'Interreg est également un obstacle : la préoccupation de stricte rentabilité financière de court terme des projets, très forte côté britannique (condition souvent sine qua non de l'engagement Outre-Manche) va fréquemment à l'encontre du positionnement français, plus orienté « stratégie » et objectifs à atteindre à moyen terme dans le champ de la coopération traitée.

⁷ Source CRT, 2003

Le programme Interreg III, à l'instar des deux précédents, continue d'occuper quasiment tout le champ de la coopération transfrontalière de projet entre les deux régions française et britannique : Interreg a véritablement joué un rôle de stimulateur sur ce registre mais sans Interreg, sur quel avenir de la coopération transmanche pourrait-on parier ?

Sur le plan des contenus, on assiste à un véritable foisonnement des initiatives mais ces dernières ne semblent pas s'inscrire dans une stratégie d'ensemble de la coopération transmanche, clairement lisible. Cet éclatement souligne le manque de cohérence d'ensemble que l'on retrouve également dans le manque d'effort réalisé pour donner corps au concept de région transmanche. Celui-ci apparaît avec force dans les dossiers (quand ils sont rédigés dans le cadre de la procédure administrative) mais tranche avec la réalité du contenu des actions financées.

Enfin, on assiste à une volonté d'asseoir la réalité transmanche sur le développement de réseaux de partenaires franco-britanniques, avec leur émergence par thématiques (les universités en particulier, les acteurs du tourisme...) et par territoires : les binômes Boulogne-Shepway (projet BOSCO), Dunkerque-Dartford et Medway, sur des projets ciblés et très concrets (logistique avec un volet formation, développement social et urbain création d'un réseau transmaritime de politique de la ville). Toutefois, de nombreux progrès restent encore à réaliser en la matière.

La nécessité d'associer plus l'arrière pays dans la coopération transmanche financée par Interreg est régulièrement rappelée ainsi que le développement de la mise en réseau pour éviter les projets concurrents entre territoires ; enfin, une véritable communication sur l'utilisation d'Interreg et une simplification des règles administratives, souvent trop lourdes, permettraient peut-être d'enrayer la lassitude des porteurs de projets, en particulier britanniques, qui ne veulent plus l'utiliser.

III – OBSTACLES AU DEVELOPPEMENT D'UNE MEILLEURE INTEGRATION

De nombreux obstacles structurels comme conjoncturels s'opposent à une meilleure intégration des relations transmanche et à une coopération plus fructueuse et plus stratégique. Ces difficultés tiennent autant au jeu des acteurs, dont les prises de position politiques ne facilitent pas les choses qu'à des contraintes techniques d'une relation trans-maritime entre deux territoires extrêmement différents dans leur positionnement économique et culturel.

A – La complexité du jeu des acteurs

1 – Une mise en réseau des acteurs politiques en transmanche très évolutive

Ce travail n'a pas vocation à faire l'analyse historique des relations politiques de proximité entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais, ce thème d'étude étant déjà l'objet d'une commande

en cours par Eurotunnel. Il est néanmoins intéressant de fixer quelques jalons chronologiques et historiques qui permettent d'apporter des éléments de compréhension complémentaires à la relation politique transmanche actuelle.

Si les relations informelles entre techniciens et les jumelages entre les communes se sont accélérées dans les années 1970 (préparation de l'avant dernier projet de lien fixe, ayant avorté en 1973-75), les relations politiques transmanche ont vraiment pris un essor à partir de 1985 avec le nouveau projet de tunnel sous la Manche. **Celui-ci est donc véritablement au centre des relations politiques et institutionnelles depuis lors.**

Les relations des collectivités locales entre elles ont été d'emblée complexes et conflictuelles à l'égard du projet de lien fixe, le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, le Conseil Général du Pas-de-Calais étant pro-actifs en la matière côté français, le Kent County Council étant au départ plus attentiste de l'autre côté du détroit avec un soutien progressif, l'ensemble des collectivités locales littorales des deux pays demeurant plus ou moins farouchement opposées à un tel projet (crainte de la chute du trafic des ferries). Un tel clivage dans le positionnement n'a pas été sans conséquence sur les dispositions politiques et culturelles ultérieures des acteurs politiques à l'égard du transmanche.

La volonté de part et d'autre d'accompagner l'arrivée du tunnel au niveau local a servi de base aux relations politiques transmanche de proximité (Tony Hart, KCC, Noël Josèphe, Conseil Général du Pas-de-Calais) avec l'aide du redéploiement des fonds FEDER sous la forme du premier programme Interreg.

Cette coopération s'est concrétisée notamment par la mise en place de groupes de travail techniques entre 1988 et 1991 autour de différentes thématiques d'accompagnement du tunnel (transports, infrastructures, culture, tourisme, environnement, formation...).

En juillet 1991, les deux partenaires Transmanche (KCC, Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais) se sont unis à la Belgique (Bruxelles capitale, Wallonie et Flandres) pour former une Eurorégion (avec un statut de GEIE en 1992), sous pression du gouvernement français et de la Commission Européenne en dépit des réticences locales. La présidence tournante annuelle à 5 et les querelles internes belges, la dilution du pouvoir politique sur une telle échelle et le manque d'intérêts communs ont entraîné une perte d'appropriation du concept par les élus, avec une dégradation progressive de l'efficacité des missions prévues, jusqu'à la « mort » de la structure en 1999-2000.

En outre, la position peu pro transmanche (présidence Blandin du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais) a coïncidé avec l'achèvement progressif côté français des infrastructures d'accompagnement du tunnel. Une fois ces dernières achevées, une baisse de motivation autour du transmanche s'est fait ressentir.

Les derniers avatars des « rendez-vous manqués » depuis 2 ans entre l'exécutif du Kent County Council (demandeur) et celui de l'exécutif du Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais et en l'absence de projet concret, n'ont pas permis la reprise d'un dialogue politique et institutionnel. Les relations bilatérales beaucoup plus locales, précédemment évoquées (notamment BOSCO) ne pallient absolument pas l'absence d'une relation politique transmanche à l'échelle très pertinente des deux régions.

C'est donc un des enjeux du développement actuel de la coopération transmanche (*cf scénarios 2 et 3 en 2^{ème} partie*).

2 – La relation transmanche : catalyseur et révélateur des difficultés internes des territoires, en particulier sur le versant français

a – Le paradoxe de la coopération transmanche à l'échelle de la côte d'Opale

La relation transmanche constitue un catalyseur et un révélateur des problèmes franco-français de structuration du territoire de la côte d'Opale.

Ce paradoxe réside dans un des aspects de cette étude : comment faire travailler ensemble ces villes portuaires, se sentant concurrentes entre elles dans leur rapport à la mer et à l'Angleterre (même si leurs fonctions portuaires sont différentes) au sein d'un projet global de développement transmanche de proximité à l'échelle de la côte d'Opale ? Cette relation à la mer aiguise également les rivalités en franco-britannique mais dans une proportion moindre.

Cette dimension maritime et plus globalement transmanche divise plus qu'elle ne rassemble. Toutefois, ce n'est pas pour autant que les villes françaises compensent par une relation bilatérale forte avec les villes-ports anglaises du détroit.

Enfin, ces divisions et antagonisme politiques nuisent encore à la vision d'une côte d'Opale unitaire et au rôle qu'elle aurait pu jouer jusqu'à présent dans le dispositif régional.

C'est donc un enjeu fort de les faire travailler ensemble sur ce sujet.

b – Le positionnement de la côte d'Opale et de l'Est du Kent dans les deux dispositifs régionaux

La place du positionnement des deux littoraux régionaux (les plus concernés par une coopération transmanche de proximité) dans leur région respective renvoie au problème plus global d'emboîtement des différentes échelles territoriales : quelle place peuvent avoir ces espaces dans les dispositifs régionaux : les villes portuaires/ la Côte d'Opale/ la région Nord-Pas-de-Calais d'un côté, les villes portuaires de l'East Kent, le Comté du Kent/le Sud-Est de l'Angleterre de l'autre. Les priorités d'aménagement, en particulier avec un volet transmanche, ne sont pas prises en compte de la même manière dans les ports transmanche et à l'échelle globale des espaces régionaux.

Si le Kent et le Nord-Pas-de-Calais ont, à leur échelle, intérêt à agir en matière transmanche (développement économique, tourisme, éducation, politique de la ville... (*Cf 2^{ème} partie, II*)), les orientations qu'ils donnent au développement de leur territoire peuvent paraître indifférentes voire antagonistes aux intérêts transmanche des territoires littoraux dans leur rapport transmanche.

Ainsi, on note, côté Nord-pas-de-Calais, une tendance à la poursuite d'une métropolisation forte autour de la capitale régionale (TER GV qui raccourcit la distance-temps entre le littoral

et Lille au détriment d'une desserte ferroviaire littorale, fonctions urbaines de Lille toujours plus élaborées...): ce qui est bon pour la métropole lilloise ou pour la région dans la « compétition » des grandes capitales à l'échelle nationale ou du transfrontalier franco-belge ne l'est pas pour autant pour le transmanche.

c - L'inégale présence des ressources internes des collectivités littorales

Un des problèmes cruciaux du versant français du détroit réside dans le sous-encadrement administratif patent du territoire à l'exception notable de la Communauté Urbaine de Dunkerque. S'il n'y a pas de véritable culture de l'aménagement chez les élus du territoire (sauf à Dunkerque), on ne peut pas compter pour autant sur des équipes techniques étoffées à la mesure des enjeux et qui permettraient de faire prendre conscience aux acteurs politiques des priorités sur ce type de dossiers. Ce manque de ressources internes fait s'interroger sur la volonté des élus de certaines collectivités du littoral de se doter d'équipes techniques de mission et d'études, capables de dynamiser les projets et les décideurs. Cette situation de carence, en particulier dans le domaine transmanche, fait peser un sérieux handicap sur le développement potentiel de ces espaces.

d - La spécificité de la situation par rapport à d'autres territoires frontaliers en difficulté économique (et les raisons de s'en inspirer)

Une partie des territoires littoraux est en sérieuse déprise économique (Calaisis, Boulonnais, Thanet).

Si d'autres territoires en crise ou ayant été en crise se sont fortement investis dans la dimension transfrontalière de leur destinée et de leur projet de territoire pour trouver des solutions (Hainaut français, bassin sidérurgique de Longwy, bassins houilliers du nord de la Moselle, zone de Belfort-Sochaux...), on peut remarquer qu'il n'en va pas de même pour les territoires fragiles du détroit.

Les territoires frontaliers du nord-est ont même parfois trouvé dans la recherche d'une solution économique et sociale la raison d'être de leur coopération transfrontalière. Le cas est frappant pour le Pôle Européen de Longwy (frontière franco-belgo-luxembourgeoise) où le constat de trois territoires frappés ensemble par une même crise a permis une solidarité transfrontalière dans la recherche de remèdes communs. Ces expériences culturelles et de gestion de crise doivent constituer de véritables références pour une coopération transmanche dans les territoires du détroit en difficulté.

Ces stratégies ont, il est vrai, bénéficié de communautés culturelles et/ou linguistiques préexistantes et sont toutes situées sur des frontières terrestres, ce qui n'est pas le cas dans notre étude.

A l'inverse, cette situation transmanche semble alimenter un réflexe inverse, sans équivalent sur les autres frontières entre la France et ses voisins : celle d'une certaine défiance anti-britannique, qui (outre le ressenti dans la population) se retrouve parfois même jusque chez certains élus et techniciens. Cette défiance côté français est alimentée par le degré très faible de connaissance mutuelle des caractéristiques et du fonctionnement des territoires de part et d'autre, sur les compétences des collectivités et sur la langue du voisin (le taux de maîtrise du français côté britannique et de l'anglais côté français est très faible, même chez les élus et les techniciens), autant de raisons pour comprendre l'autre... de travers.

3 – Une approche différente de la coopération de part et d’autre du détroit

Pour affiner la vision que peuvent avoir les acteurs du développement et les décideurs politiques de part et d’autre de la Manche, ces derniers ont fait l’objet d’entretiens personnalisés afin de mieux comprendre leur point de vue sur la coopération transfrontalière, l’image qu’ils ont de leur partenaire et la façon dont ils voient l’avenir ensemble.

Ces éléments, qui expriment souvent des divergences d’approche très culturelles, sont très importants à prendre en compte si l’on veut dépasser les *a priori* nationaux et aller de l’avant en matière de coopération transmanche.

a – Le point de vue britannique

Selon les différents acteurs interrogés, la coopération transmanche a décliné et ce depuis plusieurs années pour plusieurs raisons : elle n’est pas assez basée sur l’économie et le retour sur investissement en temps et en argent reste insuffisant : (trop cher pour trop peu). Les interlocuteurs s’entendent pour souligner la lourdeur du programme Interreg particulièrement chronophage.

Ils rappellent l’ « incident diplomatique » entre le Kent County Council et le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais qui n’a pas donné suite aux demandes de rencontre au sommet de la part du Comté, le KCC concluant que le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais ne voulait pas spécialement poursuivre la relation.

Le KCC se dit plus intéressé aujourd’hui par des relations de lobbying avec Bruxelles sur quelques points clés de la relation transmanche et avec l’Europe élargie. Ce propos trahit toutefois encore un désir de « ranimer la flamme » du transmanche dans le discours de certains élus et techniciens du Kent County Council. Ils reconnaissent que les récentes déclarations du gouvernement britannique à propos d’un référendum sur la ratification de la Constitution européenne ne leur facilitent pas la tâche de relance de la coopération transmanche.

Il est reproché aux élus français un certain manque de pragmatisme et leur absence de souci de rentabilité à l’égard de la coopération transmanche.

Les élus des districts soulignent la réduction des budgets des collectivités locales, qui a affecté les moyens consacrés à la coopération européenne et transmanche en particulier.

A l’exception du district de Shepway, le point de vue des Britanniques interrogés sur les élus français reflète un problème d’ajustement culturel : ces derniers (français) seraient selon eux plus intéressés par les projets politiques et sociaux et par la convivialité culturelle de ces rapports en transmanche que par des objectifs économiques.

Enfin, les élus britanniques déplorent leur manque de pouvoir d’influence par rapport à celui dont bénéficieraient leurs homologues français.

Tout le monde s’accorde à reconnaître que le tunnel a permis des investissements en infrastructures – en particulier pour les transports - très importants dans le Kent, a redynamisé le tourisme et a fait revivre la ville de Folkestone. Cette coopération très liée au projet du tunnel, semble leur avoir permis de comprendre un peu mieux le fonctionnement des partenaires français.

Ils citent quelques initiatives intéressantes dans les domaines de la culture, de l'éducation du tourisme.

A l'exception du GOSE (gestion de l'Interreg), de la ville de Folkestone, du District de Shepway (projet BOSCO) et de l'université du Kent (projet d'université Transmanche), la coopération transfrontalière ne figure pas dans les priorités des partenaires interrogés.

Le point de vue est surtout financier. Il leur semble important de drainer des fonds européens pour dynamiser quelques secteurs clés : l'emploi, la lutte contre l'exclusion sociale, les investissements étrangers, la lutte contre les logements indignes, l'amélioration de la faible qualification des travailleurs, l'amélioration de la desserte rapide entre Londres et le tunnel... Un autre concept récurrent est le transfert du fret transmanche route vers le rail.

L'idée de renforcer les liens en matière d'éducation fait l'unanimité. Par contre, l'idée de permettre à 10 000 Britanniques d'aller vivre en France et de continuer à travailler côté anglais laisse dubitatif un certain nombre d'interlocuteurs britanniques. Ils refusent d'être à l'origine de cette idée sans toutefois y être opposés. En tout cas, ils rappellent qu'aucune collectivité britannique n'est prête à prendre le risque dans le Kent de faire ce genre de promotion même si cela peut concerner un nombre non négligeable de personnes. Ils rappellent qu'il n'est pas leur rôle de perdre de la population, du pouvoir économique. Ils reconnaissent que le potentiel existe mais que ce type de promotion doit être du ressort privé côté britannique.

Le district de Shepway a fait une véritable apologie du projet Bosco mais reconnaît que celui-ci a été en partie conditionné par le financement des trajets des techniciens par Eurotunnel.

La coopération transmanche n'a pas semblé être un enjeu électoral pour les élections municipales et européennes de mai 2004. L'ensemble des personnes interrogées place le KCC et l'université du Kent aux premiers rangs des leaders susceptibles d'incarner et de mener à bien un nouveau projet de rapprochement transmanche avec le Nord-Pas-de-Calais.

b – Le point de vue français

Contrairement aux réponses des interlocuteurs britanniques, c'est la divergence géographique des réponses qui frappe à propos de la coopération transmanche. Ce contraste d'attitude concerne les villes du littoral entre elles et en particulier Calais d'une part face à Dunkerque et Boulogne d'autre part.

Boulogne-sur-mer et Saint Omer semblent plus suiveurs en matière de coopération transmanche et tentent de miser sur les relations bilatérales avec les villes britanniques (Canterbury pour Saint Omer, Folkestone pour Boulogne).

Calais et Boulogne-sur-mer se situent systématiquement dans une obsession du maintien du lien passager transmanche. Si le projet BOSCO suscite l'enthousiasme de Boulogne-sur-mer, mais ne génère pas d'idées fondamentalement neuves en dehors de ce lien bilatéral, la coopération semble extrêmement sincère et a permis une institutionnalisation des relations entre la Ville et le district fondées sur des projets modestes mais concrets.

A l'inverse, Calais, la ville de la côte d'Opale la plus concernée par la dimension transmanche à travers la dépendance de son économie locale en grande partie liée au trafic transmanche, ne bâtit aucune vision prospective sur ce sujet. A l'inverse de l'agence de développement de Calais, la collectivité n'a pour seul objectif que de conserver coûte que coûte la manne financière du trafic passager, en campant sur ses positions face aux concurrents potentiels que sont Dunkerque et Boulogne (crainte à l'égard de Dunkerque sur la logistique).

La méfiance calaisienne à l'égard du partenaire britannique et des deux autres villes littorales est palpable. Quelques opérations peu structurantes sont en cours d'élaboration (revitalisation du centre-ville de Calais en partenariat avec Douvres) mais restent très en deçà des potentialités réellement importantes qui s'offrent au Calaisis. La coopération transmanche n'est pas la priorité de la collectivité qui rappelle à dessein les graves difficultés internes auxquelles elle est confrontée : 60% de sa population n'est pas imposable et les indicateurs sociaux sont très défavorables.

Dunkerque bénéficie d'une vision très structurée de sa coopération transmanche, notamment grâce notamment à la structuration interne efficace des services techniques de la Communauté urbaine (CUD), de la Chambre de commerce et d'industrie, du Port autonome et de l'Agence d'urbanisme, au service des élus. La coopération n'est envisagée que sous la forme de projets ponctuels sans institutionnalisation pure comme cela pu être le cas par le passé avec Dartford. De nombreux projets sont d'ores et déjà engagés avec Dartford et la Medway tant sur le plan économique que dans le domaine social (projet de formation autour de logistique avec Dartford, politique de la ville avec Medway...).

Si la CUD comme la CCI regrettent la faible coopération avec Calais, surtout en matière portuaire, ils entendent poursuivre leur démarche transmanche en rappelant qu'elle ne constitue qu'une petite partie de l'activité portuaire (véritablement mondiale et transfrontalière) du Dunkerquois (projet institutionnel et politique de plateforme transfrontalière avec la Flandre occidentale).

Tous les acteurs reconnaissent la dimension incontournable de la société franco-britannique Eurotunnel dans le domaine du transmanche mais déplorent qu'elle soit moins impliquée côté français dans le financement d'actions de coopération transfrontalière que dans sa partie anglaise (*cf BOSCO : décision de gratuité de transports pour faciliter les flux dans le cadre d'actions d'échanges de personnels*).

Un reproche est récurrent : Eurotunnel se concentre sur ces propres actions qui n'associent quasiment jamais les collectivités et qui ne s'associent pas à celles portées par les collectivités, les envisageant plus comme des concurrentes potentielles. Si la société a été mis à l'écart pendant longtemps des instances du monde économique par la CCI de Calais, d'aucuns pensent au partenariat à établir entre la société et les collectivités locales alentours, sans lequel Eurotunnel ne pourrait rester qu'un opérateur ferroviaire. La société doit, selon certaines collectivités, affiner son positionnement à travers le lobbying politique. Ses relations avec Boulogne-sur-mer et Dunkerque semblent avoir d'ores et déjà évolué. A Calais, la société reste toujours à l'extérieur de la CCI...

B – Les contraintes techniques d’une coopération

Outre les obstacles d’ordre culturel et politique qui viennent grever le processus de coopération transmanche, de nombreuses difficultés résident dans des éléments beaucoup plus structurels : nous traitons ici entre autres du degré de maîtrise de la langue de l’autre, des différences socio-économiques des deux territoires et de la nature du mode de transport qui les relie.

1 – Faible développement du bilinguisme

On l’a déjà abordé dans le chapitre précédent, le faible degré de maîtrise de la langue du partenaire (quel que soit le côté de la Manche) constitue un handicap lourd dans le maintien d’une relation politique et a fortiori technique. Comment élaborer des projets ensemble si l’on ne comprend pas l’autre, et encore moins son univers culturel ?

2 – Des territoires très différents

Comme on a pu le voir dans la partie consacrée à l’analyse comparée des deux territoires (*cf 1^{ère} partie, I-B*), les deux territoires du Kent et du Nord-Pas-de-Calais ont plus de points de divergence que de points de ressemblance, en particulier dans le domaine économique. A partir de ce constat, il est moins évident de bâtir des liens tant sur le mode fonctionnel et que sous l’angle « projets ».

Ils sont toutefois multiples et de nombreuses pistes demeurent inexploitées, faute de volonté politique et de communication dans ce domaine : c’est ce que nous démontrerons dans la deuxième partie de cette étude.

3 – Un mode de transport n’ayant pas une vocation transfrontalière de proximité

a – Une offre inadaptée

L’offre de transport telle qu’elle existe est complètement inadaptée à une desserte efficace de proximité permettant facilement le passage des migrants alternants réguliers de manière fluide et peu onéreuse (*cf 1^{ère} partie, I-B-3-a et c*).

Le lien Eurostar, conçu pour relier les deux plus grandes villes d’Europe et concurrencer la voie aérienne entre elles n’a absolument aucune vocation locale. Comme on a pu le voir, les tarifs pratiqués et l’offre horaire entre Ashford et Calais-Fréthun se révèle, à l’inverse, complètement dissuasive.

L’offre maritime, par sa durée, par la rupture de charge et l’absence totale d’intermodalité qu’elle propose dans les ports, n’en fait pas non plus une offre de transport permettant d’arrimer les deux territoires dans une continuité transfrontalière.

Enfin, l’offre proposée par Eurotunnel, telle qu’elle existe, souffre de son prix, réellement élevé (à l’exception des tarifs « abonnés » négociés au cas par cas avec les intéressés) et de l’obligation qui est faite aux usagers de passer à bord de leur propre véhicule.

b – L’expérience intéressante de Duoline

Une opération expérimentale qui visait à mettre en place un transport public transfrontalier entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais à prix abordable a néanmoins vu le jour en 1997. Elle a perduré jusqu’en 2002, date à laquelle la ligne a été arrêtée suite à des problèmes financiers.

Le constat de Boulogne-sur-mer qui avait perdu l’essentiel de ses lignes de ferries au fil des années 1990 a motivé l’intérêt de recréer le lien disparu mais sous une autre forme.

Historiquement, c’est Eurotunnel qui avait lancé au début des années 1990 un appel d’offre pour le passage des piétons et des vélos eu sein du tunnel (demande des cyclo-touristes anglais). La compagnie de transports publics TCRB (Transports en Commun de la Région Boulonnaise) du groupe Kéolis (SNCF) a répondu à l’appel d’offre mais ce dernier a avorté, devant les multiples contraintes imposées progressivement par la société franco-britannique notamment en matière des montants de droit de passage.

Eurotunnel a recontacté directement les TCRB en 1997 sur le projet d’un passage par bus pour les piétons. La compagnie boulonnaise TCRB est partie à la recherche d’un partenaire britannique (Stage Coach) et la ligne, baptisée Duoline, a pu démarrer en juillet 1997, en reliant Boulogne à Canterbury via Folkestone et le tunnel (car français de TCRB) et de Canterbury à Boulogne (car anglais), tous les vendredi, samedi et dimanche, sur des fonds privés.

L’aide d’Eurotunnel à travers la mise en place d’un tarif de passage attractif a permis l’exploitation de la ligne avec une jauge d’équilibre financière à 20 passagers de moyenne sur 50 places dans le bus. Il était plus facile de faire venir des Anglais en France que l’inverse. Le prix était particulièrement attractif : de 100 FF pour un Boulogne-Folkestone à un 120 FF si le trajet atteignait Canterbury. Les clients étaient essentiellement des touristes en été, et des habitués pour les achats, les affaires et les études. Le temps de trajet jusqu’à Canterbury était de 2 heures (dont 30 minutes de *duty free* avant l’embarquement).

Même si TCRB (à la différence du partenaire britannique) n’avait pas atteint la jauge d’équilibre financier, Kéolis y voyait une opération de prestige à poursuivre.

Après la suppression du *duty free* en janvier 2000, Eurotunnel a augmenté sans négocier ses tarifs de 40%. Un financement Interreg a permis d’aider ponctuellement le budget communication. Cela n’a pas suffi et Stage coach a abandonné Duoline, laissant TCRB exploiter seul la ligne (1 A/R les 3 derniers jours de la semaine). Le refus d’aménager les tarifs de la part d’Eurotunnel et un changement à la tête de la direction de la compagnie boulonnaise a définitivement signé l’arrêt de mort de Duoline, malgré un succès relatif et promoteur.

DEUXIEME PARTIE – PROPOSITIONS EN TERME DE THEMATIQUES A METTRE EN ŒUVRE, DECLINEES SOUS FORME DE PROJETS, ET RECOMMANDATIONS SUR LE PLAN DU MODE OPERATOIRE D'ACCOMPAGNEMENT DES ACTIONS

Comme on a pu le voir tout au long de la première partie de cette étude, si les deux territoires de part et d'autre du détroit sont très différents, ils gagnent à coopérer entre eux et le potentiel de leurs inter-relations demeure très largement sous-exploité pour un certain nombre de raisons déjà évoquées.

On s'attache ici à proposer 3 scénarios possibles dans le développement des relations entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais : le premier au fil de l'eau si rien n'est fait en plus ou en moins ; le deuxième, plus ambitieux, qui approfondit les thématiques de coopérations existantes et en développe de nouvelles ; un troisième enfin qui repose sur une véritable stratégie autour du concept de « *commuting* » et qui décrit les implications que ce phénomène peut avoir de part et d'autre de la Manche.

I - 1^{ER} SCENARIO : SCENARIO AU FIL DE L'EAU

A - Echelle transversale

Si rien n'est fait en plus que ce qui est réalisé actuellement, quelques domaines d'activité continueront de fonctionner en transmanche comme le tourisme, la gestion du patrimoine, quelques événements culturels plus une multitude d'actions très ponctuelles très dépendantes du financement Interreg.

Les **relations bilatérales de binôme** Boulogne-Folkestone (projets Bosco notamment) et Dunkerque-Dartford + Medway (logistique et politique de la ville notamment), et dans une moindre mesure Calais-Douvres perdureront mais de façon isolée en fonction de l'intelligence des réseaux montés et de la volonté politique des élus référents. Ils s'essouffleront faute de ressources humaines internes et faute de réintégration de ces actions dans les projets de territoires propres de ces agglomérations (*cf. planification*).

L'absence d'approche globale de la coopération favorisera la permanence des réflexes identitaires du repli sur soi, liés à l'absence de la maîtrise de la langue, à la faiblesse des contacts tant au niveau des élus, des techniciens et des populations. Les préjugés se maintiendront et continueront d'alimenter les fantasmes sur l'autre de part et d'autre de la Manche. L'intégration économique n'aura donc aucune chance de se développer.

Le ***commuting*** ne se développera pas car les prix de passage d'Eurotunnel seront trop élevés et qu'aucune communication n'aura été menée auprès des publics potentiels intéressés (Britanniques) au sujet du concept et des avantages qu'il peut revêtir (économie sur le coût de la maison, qualité de vie, style et culture...). Enfin, aucun lobbying par les différents niveaux

de collectivités locales n'aura été fait auprès d'Eurotunnel et des réseaux ferroviaires pour défendre cette idée novatrice à partir d'un débat global et public autour du projet.

Le devenir du projet de **l'université transmanche** restera suspendu aux décisions financières et administratives et peu rattaché comme actuellement aux collectivités locales. L'ancrage territorial sera limité d'autant plus qu'aucune filière de 3^{ème} cycle consacrée au développement local transfrontalier (comme c'est le cas dans de nombreuses universités frontalières) n'aura été développée.

B - Côté français

Sur le mode portuaire, **Dunkerque** continuera à développer sa dimension logistique au détriment de Calais et rencontrera des difficultés par rapport à son rattachement ferroviaire (plan Véron de RFF et difficulté de liaison Dunkerque-Calais). Lille privilégiera les ports belges, Dunkerque n'étant pas le port naturel du Nord-Pas-de-Calais. La délégation du Conseil Régional aux CCI dans la gestion des ports de Boulogne et Calais n'étant pas encore entrée en vigueur, rien ne changera dans l'immédiat dans la dimension de l'articulation des complémentarités des ports.

Boulogne continuera à focaliser ses possibilités de développement sur le retour de sa ligne transmanche de Speed ferries et l'aménagement des friches de la COMILOG par un développement principalement orienté autour de la filière agroalimentaire et peu sur le tourisme et autour d'un grand projet urbain.

Calais prend le risque d'une absence de visibilité de son trafic transmanche en s'en remettant complètement au jeu de la concurrence entre ferries et Eurotunnel. Elle conservera un sérieux handicap dans le domaine touristique en ne se donnant pas les moyens de rattraper son retard en matière d'accueil malgré un début de remise en valeur de son centre ville et quelques projets (parc d'attraction Victory Park).

La concentration tertiaire calaisienne autour de la rente de situation de la fréquentation commerciale britannique restera également fragile car soumise au différentiel de taxations et aux taux de change qui peuvent évoluer très vite.

Calais continuera à voir son rôle dans la logistique s'éroder au profit de Dunkerque. Elle ne valorisera pas ses opportunités foncières réelles sur le périmètre de la communauté d'agglomération, notamment les emprises ferroviaires et foncières sous-exploitées (RFF, SNCF, Eurotunnel) et ne favorisera pas l'émergence d'un pôle de sous-traitance ferroviaire. Il y aura toujours aussi peu de retombées en matière d'activités « transport et logistique » associée à la présence du tunnel et aux flux transmanche.

On note déjà la faiblesse des recettes des trains réseaux (tant trains fret que trains passagers – Eurostar) pour **Eurotunnel**. Cette situation pourrait devenir particulièrement problématique pour l'entreprise en 2006 lorsque les réseaux seront libérés de leur participation fixe forfaitaire.

Toutefois, à l'inverse de l'intérêt pour Eurotunnel, il existe un risque notable de voir se développer les trains directs de fret à travers le tunnel sans aucune valorisation possible pour le littoral. L'effet Eurostar en tant qu'outil d'échanges entre pôles urbains européens

(Douges, Lille, Angleterre) pourrait également se traduire sous les mêmes formes pour le fret (bon pour Eurotunnel mais pas pour le littoral).

Sur un mode politique au niveau du littoral, l'éclatement des intérêts perdurera même s'ils seront plus contenus par le développement de l'intercommunalité et des pays, obligeant les collectivités à réfléchir à une plus grande échelle.

Les tensions se maintiendront à une échelle plus réduite au niveau du Calais (CCI, Communauté d'Agglomération du Calais, Eurotunnel) si aucun projet fédérateur concret et un mode de concertation institutionnel régulier n'est mis en place. Eurotunnel a d'ailleurs tout à perdre s'il n'entame pas une démarche de lobbying auprès de l'ensemble des collectivités voisines et s'il continue à ne pas les associer dans ses projets de développement.

La métropolisation de la région Nord-Pas-de-Calais continuera à s'accroître au profit de Lille en raison des TER GV et de l'absence d'une liaison ferroviaire cadencée irriguant le littoral et le reliant à la Flandre. L'offre ferroviaire restera aussi limitée et chère à partir Calais Fréthun à destination et en provenance de Grande-Bretagne (1,75€ du km ! en moyenne entre Ashford et Calais) au profit de Lille. Les gares de Calais Fréthun et le terminal Eurotunnel continueront d'être isolés et peu ancrés dans le développement du littoral et a fortiori de la relation transmanche car bénéficiant de peu de soutien des élus locaux. Cette gare ne sera pas considérée comme la gare du littoral ouest.

C - Côté britannique

L'éclatement des actions dans le cadre d'Interreg subsistera. L'absence d'une approche culturelle plus globale et politique de cette coopération et le souci de rentabilité permanent chez les collectivités britanniques, tendant régulièrement à des logiques d'opportunisme financier, se maintiendront, occultant l'intérêt plus profond et à plus long terme de cette coopération

La plus grande sévérité des règles administratives d'Interreg que le **GOSE** applique à un plus grand espace, pourra continuer à dissuader de plus en plus les porteurs de projets de déposer des dossiers et sera susceptible de remettre en cause à terme le maintien d'un montant de même niveau de fonds européens dévolus au Kent et au sud-est en général.

Les difficultés rencontrées en matière de finances publiques locales par **certains districts** (district de Shepway par exemple) risquent également de compromettre l'investissement déjà limité en matière de ressources humaines en faveur de la coopération transmanche.

L'absence de signes politiques forts côté français (de la part du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais en particulier) confortera le **Kent County Council** dans sa volonté d'entamer un repli par rapport à son investissement politique en matière de coopération de proximité pour se concentrer sur d'autres niveaux de collectivités (Lille Métropole Communauté Urbaine) ou d'échelles (lobbying auprès de Bruxelles, coopération plus inter régionale, relations avec les pays accédants).

Les incertitudes des destinées européennes de la Grande-Bretagne, suite aux récentes déclarations de Tony Blair au sujet de la tenue d'un référendum sur la Constitution européenne, aux résultats très risqués, ne rendront pas les choses plus faciles pour le Comté de Kent qui, bien que dans le camp conservateur, est particulièrement européen de par sa position géographique.

Les déclarations de plus en plus pressantes sur la nécessité de créer des logements dans le sud-est de l'Angleterre (*Planning Policy Guidance n°3* de l'ODPM, plus différents documents de planification nationaux et locaux : *Regional Planning Guidance, Housing Provision Policy 1* du KCC) donneront de plus en plus sujet à des débats contradictoires entre le gouvernement (ODPM) et le KCC, entre les partisans du toujours plus de logements pour accompagner la croissance démographique programmée et tenants d'une politique du logements à prix plus abordables (« *limiter l'inflation des prix à 1,1% de croissance annuelle !* ») et les promoteurs immobiliers, Bank of England... contre les partisans d'une limitation d'un essor effréné du mitage urbain et de la préservation de l'environnement : parti Kent Green Party, Campaign to Protect rural England...

La quadrature du cercle qui contraint à créer 60% des nouveaux logements sur des zones déjà urbanisées et surtout en friche industrielle va entraîner une densification extrême tout en ne stoppant pas l'extension des surfaces à urbaniser dans un espace à forte pression foncière. La réputation du jardin de l'Angleterre s'en trouvera forcément écornée.

L'augmentation incessante des prix aura des conséquences probablement importantes sur la cohésion sociale de la population locale, une partie d'entre elle ne pouvant plus être en mesure de se loger dignement.

Le fait de refuser de songer aux opportunités du *commuting* (qui diluerait la zone de résidence, fondant cette opportunité sur une meilleure desserte en transports publics et qui freinerait le mitage et la pression sur les prix de l'immobilier) va également accroître le problème de la saturation inexorable des axes de transports routiers (problème du trafic poids lourds transmanche entre les ports du Kent et Londres mais également des *commuters* Kent-Londres qui utilisent leur voiture, ce qui ne serait pas possible de faire s'ils habitaient dans le Nord-Pas-de-Calais).

Ces conséquences transversales pour l'ensemble du Comté prendront des acceptations différentes en fonction **des différents districts**.

Pour les districts rencontrant un certain nombre de difficultés sociales (problème de qualification de la population, de reconversion des actifs dans les districts de Shepway, Thanet et Douvres), la main d'œuvre sera toujours confrontée à ses problèmes de qualification, qui auraient pu être abordés en commun avec les villes du littoral français et bénéficier de modules de formation adaptés (avec ULCO par exemple) et des échanges dans ce domaine, cofinancés par des fonds européens. Les financements britanniques pour créer de nouvelles formations pour ce type de population ne semblent pas disponibles.

Le renouvellement urbain du **district du Thanet** aura une portée plus faible que s'il comportait un volet d'ouverture transmanche. L'échange d'expériences avec les collectivités

françaises dont il pourrait tirer parti et la valorisation transmanche de son équipement *Turner Center* (avec des impacts touristiques et portuaires notamment) aura peu de chance d'aboutir

Le **district de Shepway**, engagé dans un projet transmanche multi-sectoriel avec la ville de Boulogne-sur-mer (BOSCO), risque de se trouver de plus en plus isolé dans ce positionnement parmi les autres districts du Kent. Ses problèmes financiers et la complexité des récentes mutations en terme de transferts et partage de compétences avec la ville de Folkestone risquent de l'éloigner de son inclination à coopérer avec Boulogne. Sa dépendance importante aux programmes Interreg et aux facilités de transport permises par Eurotunnel risque en outre de fragiliser sa marge de manoeuvre. Une des pistes de développement du district, reposant sur une meilleure formation de sa main d'œuvre, aura peu de chance de voir le jour si aucun véritable partenariat dans le domaine de la formation n'est lancé.

A l'instar de Calais, **Douvres** continuera à dépendre complètement de son trafic transmanche en s'en remettant complètement au jeu de la concurrence entre ferries et Eurotunnel. Elle n'exploitera pas toutes ses potentialités touristiques et économiques alors qu'elle demeure le premier port de voyageurs au monde (même si l'autorité portuaire lui échappe). Elle ne se donnera pas les moyens de rattraper son retard en matière d'accueil malgré un début de remise en valeur de son centre ville en partenariat avec Calais. Son projet de *master plan* sur 30 ans se fondera sur des bases plus limitées que si une coopération plus diversifiée (éducation comme pour Folkestone, et partenariat plus élaboré avec Calais) était réellement mise en place.

La réduction de 20% de son budget local risque de compliquer un peu plus le devenir de sa coopération transmanche déjà restreinte.

Le district et la ville d'Ashford n'ont pas valorisé l'ouverture européenne qui a pu être celle de Lille, bénéficiant également de l'Eurostar. L'absence d'un positionnement plus transmanche, notamment grâce à de nouvelles dessertes transfrontalières de proximité risque de maintenir Ashford dans son rôle de réceptacle du développement du bassin de Londres avec des problèmes de croissance mal canalisée (augmentation des coûts du logements, sous-équipement public, dégradation des zones périurbaines, congestion des transports). Sur le plan économique, Ashford n'exploitera pas sa position exceptionnelle de tête de pont londonienne face au continent européen si des aménagements substantiels sur le plan des transports, de la gare et sur un mode également politique, ne sont pas réalisés.

Canterbury maintiendra sa relation ponctuelle mais peu structurante dans le domaine touristique et patrimonial avec St Omer, sans lien réel avec son Université sur les problématiques de développement.

II - 2^{EME} SCENARIO : APPROFONDISSEMENT DE L'EXISTANT, NOUVEAUX AXES ET RENFORCEMENT DE L'INGENIERIE DANS LA CONDUITE DE PROJETS

A - Education culture

Un des enjeux du devenir de la coopération transmanche entre les territoires du détroit passe par la meilleure connaissance de l'autre, notamment à travers sa langue et sa culture. Le développement conjoint des villes autour de la filière éducation à tous les niveaux : du primaire au supérieur, fait l'unanimité des collectivités interrogées de part et d'autre de la Manche. L'approfondissement de cette thématique est une démarche de longue haleine.

Quelques points clés :

Chaque **école primaire** du territoire du SMCO pourrait se jumeler avec une école primaire des zones littorales du Kent.

Des échanges très fréquents et plus systématisés pourraient être mis en place entre les **collèges et les lycées** grâce au soutien notamment des Conseils généraux du Pas-de-Calais et du Nord ; ces échanges concerneraient tout à la fois les élèves et leurs professeurs et la dimension culturelle comme linguistique serait essentielle.

Un certain nombre de territoires littoraux du détroit sont confrontés à des problèmes de reconversion économique (Thanet, Douvres, Shepway, Medway, Calais, Boulogne...), rendus plus complexes par des difficultés en terme de niveaux de qualification de la main d'œuvre. Un système d'échanges en matière de **formation continue et de formation professionnelle** pourrait être mis en place, notamment grâce au soutien logistique de l'Université du Littoral. On pourrait envisager à terme la création d'une sorte de **Collège franco-britannique de technologie**, à l'instar de ce qui existe au PED de Longwy sur la frontière entre le Luxembourg, la Belgique et la France. Les villes de Folkestone, de Douvres et de la Medway se sont prononcées particulièrement intéressées par cet aspect d'amélioration du niveau de formation de la main d'œuvre locale, élément clé pour elles de leur développement futur.

Enfin, le domaine de l'enseignement supérieur est également à prendre en compte. Rien que pour l'université du littoral (ULCO), côté français, on dénombre 16 projets co-financés par Interreg IIa et 3 par Interreg IIIa. Ces actions ponctuelles manquent malheureusement d'une certaine cohésion d'ensemble.

Celle-ci semble vouloir être atteinte à travers le **projet d'université transmanche** (en cours de validation administrative) qui associe 4 universités côté français – Lille 1, 2 et 3, l'ULCO et l'université du Kent en Grande-Bretagne – autour des thématiques suivantes : droit comparé (droit de la mobilité internationale et de la mondialisation), sciences économiques (management des services dans une perspective internationale), sciences et techniques (évaluation internationale des risques environnementaux), littérature (échanges interculturels)

et l'Europe), sciences politiques (conflit, paix et identités en France, Grande-Bretagne et Europe), santé (soins palliatifs et maladies chroniques)... pourrait renforcer son développement à travers la mise en place d'un **pôle autour du développement territorial transfrontalier et transmaritime** à l'instar de ce qui existe déjà dans les universités de Nice, Bayonne, ou Strasbourg... Cette dimension thématique paraît essentielle pour intégrer ces lieux de savoir et d'apprentissage que sont les universités au projet de développement territorial transmanche et à la démarche des collectivités.

Cette dimension de la formation initiale est très importante dans un projet de moyen et long terme de rapprochement des cultures et des savoirs faire, complémentaire à celle de la formation professionnelle et continue.

Si le domaine des soins palliatifs (en formation continue) est prévu parmi les axes thématiques de coopération de l'université transmanche, il pourrait s'adjoindre la formation et l'échange des infirmières en formation initiale, dont la mobilité permettrait de combler les pénuries de main d'oeuvre dans ce domaine.

Ces opérations ne pourront voir le jour que si elles bénéficient du soutien financier et du lobbying politique des collectivités concernées auprès des ministères correspondants et des autorités européennes pour l'utilisation judicieuse des fonds disponibles.

B – Intégration sociale des jeunes en difficulté dans les villes du Nord-Pas-de-Calais et du Kent

Cette thématique, qui a déjà fait l'objet d'un certain nombre de projets cofinancés par Interreg IIa et IIIa (exemple du dernier en date : projet CULMINER entre le district de Medway et le ville de Grande Scynthe) est particulièrement importante dans une perspective de développement harmonieux et durable des sociétés urbaines des deux régions, souvent en prise avec des difficultés économiques (reconversion industrielle d'une partie d'entre elles) avec un corollaire social. L'indifférence de pouvoirs publics et associatifs à l'égard de ce sujet obérerait à terme le développement global de ces territoires, avec un développement des ségrégations sociales et spatiales.

Cet investissement de long terme doit permettre de poursuivre l'échange des bonnes pratiques entre les expériences menées par les acteurs du Kent et ceux du Nord-Pas-de-Calais, tant sur le plan de la méthode que des contenus.

C – Structuration de la volonté politique et désignation d'un leadership

Un changement fondamental des esprits est nécessaire tant côté français que côté britannique pour donner un coup d'accélérateur à la coopération transmanche et à une stratégie de partenariat plus large entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais, et de leurs territoires les plus impliqués, même si la révolution culturelle des esprits est un enjeu de plus long terme, se fondant notamment sur la formation.

Il s'agit d'adopter une posture stratégique à l'égard des moyens utilisables afin de faire décoller le processus transfrontalier.

Côté français, le positionnement des collectivités du littoral dans une dimension prospective et non plus seulement orientée gestion des acquis et rentes de situation, est nécessaire tant dans le domaine politique qu'économique. Le devenir de la réussite de la coopération transmanche passe également par un lissage des difficultés à travailler ensemble entre les différents pôles de la côte d'Opale. Une structuration politique et technique plus forte avec le renforcement notamment des missions confiées sur ce sujet au SMCO (un groupe d'élus et de techniciens dans un premier temps – stade intermédiaire à une structure ultérieure plus constituée) et désignation d'un leader politique sur ce sujet, reconnu par tous côté français et identifié comme tel par les partenaires britanniques, est essentielle.

Les niveaux départemental (en particulier le conseil général du Pas-de-Calais pour l'appui politique, voire le leadership) et régional doivent également se mobiliser et soutenir visiblement la démarche entreprise par le littoral. Sans relais en terme de logistique, de financements et d'inscription dans les documents contractuels et stratégiques de la Région, la coopération transmanche sera extrêmement entravée. En outre, la participation de la Région comme soutien est d'autant plus précieuse qu'elle tend à devenir en France de plus en plus un niveau de compétence essentiel pour l'aménagement du territoire et un interlocuteur de choix auprès de l'Etat et de l'Union Européenne.

Un travail de partenariat entre Eurotunnel et les collectivités (à commencer par la Communauté d'agglomération du Calaisis), les agences de développement et les CCI, est indispensable afin de disposer du maximum de leviers pour mener à bien les projets et parler d'une seule voix auprès des instances régionales et nationales. La société Eurotunnel doit notamment partager ses contacts avec les autres et s'impliquer beaucoup plus sur un mode institutionnel à condition bien entendu que les institutions locales l'acceptent. Il s'agit véritablement de continuer la démarche déjà entamée par la direction du développement régional et l'amplifier en développant un véritable lobbying politique.

Côté britannique, si l'attente principale des collectivités est de pouvoir résoudre leurs problèmes locaux et comment la coopération transmanche peut les aider dans ce domaine, un changement d'attitude culturelle pourrait être encouragé (du point de vue des collectivités françaises) afin d'envisager cette coopération à plus grande échelle et sur le plus long terme, même si la démarche politique doit se fonder sur des thématiques et des objectifs précis autour d'intérêts partagés, souvent locaux. La notion d'investissement à moyen et long terme chez les collectivités britanniques participantes à la coopération transmanche doit nécessairement dépasser un certain opportunisme financier, et un besoin de retour sur investissement de très court terme.

L'impulsion doit être nécessairement donnée par le Kent County Council qui dispose des leviers les plus nombreux en vertu de ses compétences et de l'échelle de son intervention sur ce territoire

Quelque soit le côté du détroit, la volonté politique est essentielle à l'impulsion initiale en faveur d'un nouveau départ de la coopération transmanche de proximité. Sans elle, rien ne peut se réaliser.

D – Création d’une rencontre annuelle transmanche

Outre les contacts essentiels qui peuvent avoir lieu de façon très ponctuelle à l’occasion de la conduite de tel ou tel projet, il semble important de créer l’opportunité d’une rencontre à une échelle plus large d’élus, décideurs et acteurs techniques de la coopération transmanche entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais.

Quelques points clés

Cette journée pourrait comporter une partie strictement politique (contacts au sommet, engagement sur un programme d’actions annuel, lobbying commun sur tel ou tel projet, positionnement de cet espace dans l’Europe du Nord-Ouest) et une partie technique sur la communication autour d’expériences réussies.

Cette journée annuelle, organisée alternativement dans le Kent et dans le Nord-Pas-de-Calais, aurait non seulement une vocation politique (se connaître, mettre des visages sur les interlocuteurs institutionnels, créer des réseaux) et techniques (échanges d’information, réseaux) mais elle doit également être l’occasion d’organiser des relais auprès des gouvernements des Etats concernés, encore peu sensibilisés à la question transmanche.

E - Renforcement des services des collectivités locales et du SMCO en matière de coopération européenne et notamment transmanche

On l’a vu, les collectivités de part et d’autre du détroit souffrent, pour une bonne partie d’entre elles, d’un déficit de ressources humaines en matière de suivi des dossiers « transmanche » et d’un degré de connaissance culturelle et technique du partenaire étranger très faible, à quelques exceptions notables.

Le développement autour d’un projet de territoire repose en grande partie sur les collectivités. **Si la volonté politique est essentielle, par son impulsion liminaire et les moyens qu’elle permet de débloquent**, le renforcement de l’ingénierie interne est indispensable afin de d’assimiler la complexité du contexte transfrontalier et de mener à bien la démarche. De la qualité de l’organisation technique et humaine dépendra la qualité du partenariat.

Les équipes techniques des collectivités constituent un relais essentiel avec les lieux de décision. Leur rôle de coordination transversale avec les différents services est important. Les résultats que l’on voudra obtenir en matière de coopération transmanche seront directement corrélés à l’importance des moyens humains formés à cette tâche.

Quelques points clés :

L’acculturation et la formation des agents des collectivités passe par l’échange de professionnels (à l’instar de ce qui se fait très ponctuellement entre Boulogne-sur-mer et Folkestone (projet BOSCO autour de projets précis). Cet objectif peut être atteint par le

développement de stages et d'échanges de professionnels dans le cadre de conventions qui bénéficieraient de subventions Interreg et de crédits dévolus à la formation continue. On pourrait imaginer un partenariat particulier entre la fonction publique territoriale française et les organismes de formation des personnels des collectivités locales britanniques.

Cette démarche d'assistance à la formation des professionnels du développement local dans le domaine du transfrontalier, déjà soutenue par la Mission Opérationnelle Transfrontalière (projet Interform), pourrait faire l'objet d'une capitalisation des expériences sur d'autres frontières comme celle de l'Euro-Institut de Strasbourg-Kehl, permettant à terme la création d'une structure franco-britannique dans un délai de 10 ans, qui intéresserait l'ensemble des territoires impliqués dans le programme Interreg France/Royaume Uni.

Le développement de packages en partenariat avec Eurotunnel serait tout à fait nécessaire en terme financier pour faciliter les échanges de fonctionnaires et des autres professionnels impliqués dans une démarche transmanche (à l'instar de l'engagement d'Eurotunnel dans le cadre du projet BOSCO).

Enfin, cette connaissance de l'autre (acteurs, enjeux et des territoires) passe par la création d'un **observatoire franco-britannique** pour une meilleure connaissance du détroit (*cf. observatoire de Longwy, de Genève...*).

Sur un mode méthodologique, on peut imaginer une démarche en plusieurs étapes.

Une phase de premiers repérages

Repérages des enjeux et des forces à l'œuvre dans le territoire

Acteurs : qui fait quoi ? Compétences ?

Enjeux à court terme et long terme des Collectivités Locales.

Analyse des rapports de force économiques

Sensibilités culturelles et connaissances linguistiques

Projets en gestation

Évolutions législatives en cours

Analyse de la relation entre planification spatiale et projet de part et d'autre de la frontière

Une phase pour la mise en place d'un outil commun d'observation pour collecter, harmoniser les données et en produire de nouvelles

Cartographie « Etat des lieux » avec la réalisation d'un atlas de la coopération transmanche sur le détroit.

Collecte des données spatiales, statistiques et organisationnelles sur les modes quantitatif et qualitatif

Analyse des documents de planification

Enquêtes sur le terrain et production de nouvelles données

Vers la synthèse de l'observation : le diagnostic partagé

Les dimensions du diagnostic (thématiques fortes)

Organisation du territoire : procédures de planification, outils de développement,

Projets communs et articulation aux projets existants
Points de conflit

Cet outil, remis sans cesse à jour, doit permettre d'avoir une base de référence utile dans la conduite des différents projets des acteurs du transmanche.

F - Requalification urbaine

Souvent en prise avec des problèmes de reconversion économique, de réutilisation de friches de réhabilitation de leurs centre, un certain nombre de villes du Kent et du Nord-Pas-de-Calais ont beaucoup à échanger en matière d'approche de leur requalification urbaine.

Les villes françaises ont à apprendre des expériences britanniques en matière de requalification des ports à vocation culturelle et touristique et des centres-villes à vocation généraliste (diversité commerciale et équipements de centralité). Les échanges pourraient se focaliser sur les éléments méthodologiques et l'observation mutuelle dans la conduite de ces projets urbains.

Dans la perspective du développement du commuting entre les deux territoires de part et d'autre de la Manche, il est également très important d'établir un partenariat technique autour de la requalification des gares de Saint-Pancras, d'Ashford, Calais-Fréthun et Lille-Europe autour du concept de hub, drainant les flux des territoires avoisinants, dotés d'équipements liés à leur nouvelle fonction de centralité et ouverts sur leur environnement urbain immédiat. Les gares de Stratford et d'Ebbsfleet semblent devoir être construites autour de cette préoccupation.

G - Développement économique :

1 – Comparaison des grandes caractéristiques économiques entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais

Une des difficultés pour promouvoir la coopération transmanche appliquée au développement économique réside dans la très forte différence des caractéristiques économiques des deux territoires impliqués, comme on a pu le voir dans la première partie de l'étude (*cf 1^{ère} partie, I-B-4*), ainsi qu'à travers le faible nombre de projets Interreg déposés dans ce domaine. Celle-ci est d'autant plus compliquée à développer que la structuration et le fonctionnement des agences de développement et des Chambres de commerce et d'industrie varie beaucoup d'un côté à l'autre de la Manche.

2 - Des projets de développement à faible vocation transmanche

Le travail de terrain et les différents entretiens menés avec les acteurs économiques du Kent et du littoral du Nord-Pas-de-Calais (CCI, Agences de développement, collectivités...) ont permis d'avoir une vision par site des projets de développement économiques en cours sur les deux rives du détroit.

a – Zoom sur les projets économiques actuels des villes du littoral de la côte d’Opale

Dunkerque

- Logistique fret ferroviaire <-> bateau. Roll on roll off; (déchargement rotation) Dunkerque pourrait devenir un hub anglais pour les marchandises : expédiées ou arrivées, soit par Eurotunnel, soit par bateau, Dunkerque pouvant devenir une sorte de plateforme logistique pour Londres, plateforme de stockage. Liens spécifiques avec Dartford autour de la logistique (projet de formation commune). Cabotage maritime à développer.

Calais

- Rénovation des rames de trains sur Calais (sur les emprises Eurotunnel utilisées seulement à 60% de leurs capacités) dans la zone de maintenance du terminal. Rames britanniques et françaises, visées.
- Cross docking (plate-forme d’éclatement) de produits alimentaires et produits frais vers la Grande Bretagne. (Boulogne n’a plus de foncier, Calais en a mais 90% est privé).
- Développement des infrastructures d’accueil touristique de qualité pour fixer les touristes. Ne pas refaire de l’industrie (déjà 3 risques SEVESO sur Calais).
- Création de nouveaux anneaux sur le port de Calais ; promotion à destination des Britanniques (6 fois moins cher qu’à Douvres)
- Projet Mobiland (développement d’un concept de parc d’attraction centré sur l’automobile, avec dimension commerciale, promotionnelle et vente des véhicules de telle ou telle marque)
- Nouvelle base de voile au sud du Cap Blanc Nez
- Projet d’un terrain de golf à Sangatte,
- Projet de village vacances de standing au sud de Calais.
- Projet de « Victory park » (parc d’attraction) à l’est de Calais.
- Ouverture d’un musée de la dentelle en centre ville de Calais.

Boulogne

- Tourisme (restructuration urbaine, projet urbain et culturel sur la friche de la COMILOG),
- BOSCO (cf 1^{ère} partie, II-A-3-b)
- Unité de stérilisation contre les maladies nosocomiales, techniques de stérilisation et navettes pour transporter le matériel.
- Unité traitement oiseaux mazoutés
- Sécurité maritime du détroit

b - Zooms sur les projets économiques actuels des villes du Kent

Canterbury (ville et district)

- Eurorégion des villes historiques,
- Réseau des places fortes
- Route du Patrimoine maritime
- Développement des petits ports (le projet Interreg a avorté)

- Projet de développement de l'énergie éolienne à Whistable (avec l'Université du Havre) même s'il y a difficulté à mobiliser les partenaires britanniques.
- Volonté de tirer profit de son statut de ville universitaire pour développer un pôle d'excellence basé sur l'intelligence économique. Le projet inclut également un centre pour l'innovation dans le domaine des affaires sur le campus de l'université (Business Innovation Centre). Les acteurs du projet réclament également un centre de la connaissance et de la recherche (19000m²) avec construction de locaux haut de gamme.
- Les quartiers intra-muros reconstruits à l'après guerre doivent faire l'objet d'une réhabilitation avec opération mixte équipements-bureaux et commerces. Volonté de coopérer avec une ville italienne dans cet objectif de restructuration urbaine.
- Développement des 4 zones d'activités et du camping.

Thanet

- L'essentiel de la coopération européenne se concentre actuellement sur un projet de développement des régions aéroportuaires avec la Pologne, la Grèce et l'Allemagne.
- Le développement de Thanet se décline essentiellement sur un processus de restructuration urbaine et économique, principalement autour de la technologie, des médias, de la culture et des loisirs et de l'aéroport Manston, récemment réouvert au trafic passager.
- Campus d'enseignement supérieur dépendant de l'Université de Christchurch College Canterbury (7,8 M £) récemment construit à Broadstairs avec sections marketing, business, NTIC, projet industriel et médias.
- Le Kent Innovation Centre (3,8 M£) joue un rôle clé dans l'apport d'emplois à forte valeur ajoutée et des locaux d'activités de haute qualité pour les *starts up*, les initiatives économiques et les investisseurs locaux. Il doit permettre la stimulation de l'innovation et de la création d'entreprise dans le Thanet.
- Restauration du centre ancien de Margate et du front de mer et sa transformation en un quartier culturel avec un centre des médias très récent (lieu de conférence...) dans un immeuble ancien.
- Le centre Turner, un centre international des arts visuels, doit ouvrir à Margate en 2007 ; situé sur le quai, il constituera une véritable œuvre architecturale contemporaine. Il abritera un centre d'histoire de l'art et doit bénéficier d'une zone de chalandise étendue.
- Le port royal de Ramsgate doit accueillir le plus grand port de plaisance du Kent avec 700 anneaux.
- Création d'un centre commercial à Westwood Cross à Broadstairs (32 500m² = avec équipements de loisirs 60 M£).
- 3 zones d'activités spécialisées dans l'équipement automobile et les télécommunications. Potentiel de 600 ha dans un couloir entre Sandwich et Richborough pour une opération conjointe avec Douvres. Possibilité de créer un centre de retraitement des déchets à Richborough.
- Ouverture de lignes aériennes à bas coûts à partir de Manston.
- Investissement de 2,5 M£ pour créer une zone d'arrivée des marchandises agro-alimentaires en provenance de l'extérieur de l'Union Européenne (3200 m² de bureaux de l'inspection des douanes britanniques avec contrôle sanitaire et réglementaire sur place).

Douvres

- Achèvement de deux pontons supplémentaires dans le port Est qui permettent, rajoutés à l'existant, 86 possibilités de créneau de sortie par jour. Projet d'augmentation des capacités de la Norfolk line, du trafic passagers et du fret, de l'import des produits frais avec des possibilités de conditionnement sur place avec connexion au rail.
- Développement de l'équipement hôtelier dans la ville pour les bateaux de croisière.
- Nouvelle ligne Douvres-Boulogne depuis 2004.
- Développement de zones d'activités (White Cliffs Business Park – 78 ha) pour le développement de call centres et plus généralement de l'immobilier de bureaux, commerce, la partie étant affectée à la logistique et à une plateforme de stockage est déjà quasiment saturée.
- Projet de construction en 2005 d'une zone de développement (Betteshanger Business Park, 120 ha) sur un ancien site minier à vocation mixte tertiaire et industrielle.
- Restructuration urbaine dans le centre ville autour des rues Saint James et d'York avec revitalisation commerciale, résidentielle et avec création de bureaux.
- Plans de développement stratégique du District et du Port autonome sur 30 ans en cours de réalisation (la CCI de la Région Nord-Pas-de-Calais est dans le Comité de pilotage du projet du port) avec pour objectif de chiffrer les investissements majeurs à réaliser pour améliorer l'attractivité de la ville (fixer les touristes) et ses connections avec le continent européen, une politique sociale de la ville et du logement, la lutte contre la criminalité, le développement des filières de formation avec notamment la création d'un *Centre of Maritime Excellence*, comme partie prenante de l'Université Transmanche.

Shepway

- Développement sur les 6 zones d'activités (de taille moyenne) de l'immobilier de bureau, d'activités d'industrie légère, de la finance, de la banque et du domaine juridique (Cheriton Park), stockage et grande distribution (Link Park).
- Un des principaux objectifs de l'économie locale : améliorer la vitalité économique et l'environnement physique du centre-ville de Folkestone et de son front de mer. Requalification des espaces publics et revitalisation commerciale (nouvelles galeries).
- Développement du port de plaisance avec nouveaux anneaux, hôtels, casino, un centre de fitness, un cinéma et un bowling, tout en conservant la possibilité d'accueillir de nouveau des ferries transmanche.
- Deux complexes sportifs en projet à Folkestone et à Hythe.

Ashford

- Le district comme la ville ne sont pas à court de foncier pour leur développement économique : encore 70 sites potentiels. Le problème majeur : créer des emplois correspondant au nombre d'habitants prévus d'ici quelques années.
- Etude prospective à 30 ans autour des pistes de développement économique a identifié la demande d'un nouveau centre de bureaux, l'amélioration de l'offre commerciale, des équipements pour l'organisation de congrès, une meilleure offre hôtelière et la valorisation

d'Ashford comme premier point d'entrée en Grande-Bretagne pour les touristes de l'Eurostar.

- L'objectif de faire d'Ashford le fleuron du développement urbain du Kent doit s'appuyer sur la gare internationale (subvention de 41 M £ de la part du gouvernement britannique).
Projet urbain pour ouvrir la gare sur la ville en en faisant un hub pour les entreprises, un centre européen pour les entrepreneurs et un centre international de conférence.

- Création d'un centre de loisirs (Stour Centre) et d'un bowling anglais haut de gamme.

Medway

- La restructuration urbaine est l'élément clé de la stratégie à 15 ans de développement de la Medway. L'agglomération doit être un lieu de culture, de formation, de tourisme et des technologies de pointe avec Chatham au cœur du dispositif urbain ;

- Extension du centre commercial – Pentagon centre : 15000 m² dédié au petit commerce, à l'alimentation, et à des bureaux.

- Développement des quais avec forte vocation culturelle (cinéma, studios et salles de répétition, nouvelle bibliothèque centrale...) avec un travail sur la refonte des espaces publics pour faire du port historique de Chatham un site du patrimoine mondial.

- Projet de développement d'un quartier universitaire autour de la Greenwich University, le Kent Institute of Art and Design, le Mid-Kent College et la Royal School of Military Engineering.

- Projet d'implantation d'un centre de magasins d'usine, d'un hôtel et d'un port de plaisance dans l'ancienne base navale royale.

- Deux anciens grands sites industriels, Kingsnorth (219 ha) et Isle of Grain (385ha) pourraient faire l'objet d'installation d'activités industrielles légères, de commerce et de warehousing. Le port à containers situé sur l'Isle of Grain a encore la possibilité de développer ses activités en eau profonde, en dépit d'une accessibilité par route ou rail de mauvaise qualité.

Ce qui est frappant dans l'analyse des projets économiques des territoires de part et d'autre du détroit, c'est la faible, voire l'absence de référence des acteurs économiques (CCI, agences de développement et collectivités) au transmanche, en particulier côté britannique. On note toutefois la fréquente référence portuaire (développement de la logistique et des flux entre les deux côté du détroit) et touristique (création d'équipements en particulier côté français, permettant de mieux drainer les clients britanniques déjà très présents comme on a pu le voir en première partie de l'étude).

Le développement est vécu comme endogène, très lié à la qualité environnementale du territoire dans tous les sens du terme (espaces publics, paysage naturel comme urbain, services, équipements divers...) que les développeurs auront eu la capacité de garantir pour attirer des investisseurs, des emplois et des habitants. La compétition pour le développement économique est donc plus réelle qu'une nécessité de partenariat avec les voisins, ne serait-ce qu'en « franco-français » ou en « anglo-anglais ».

Des pistes communes sont prégnantes de part et d'autre : le développement de zones d'activités bien équipés à vocation tertiaire et/ou dédiées à l'industrie légère (en particulier côté britannique). Les projets de requalification urbaine et de diversification économique sont malgré tout plus présents chez les Britanniques.

La volonté de persister dans l'industrie traditionnelle de telle ou telle agglomération est plus l'apanage du Nord-Pas-de-Calais, fondant sa démarche sur l'existence de pôles de compétences et de savoir-faire déjà constitués bien que non pérennes car toujours en cours de restructuration. C'est particulièrement patent pour Boulogne-sur-mer avec les réflexions en cours sur l'utilisation de la friche industrielle de la COMILOG, à l'exceptionnel potentiel, dont les projets de développement économique envisagés correspondent plus à une extension du pôle agro-alimentaire existant qu'à l'opportunité d'un grand projet urbain structurant à vocation touristique et culturelle.

3 – Filières et pistes de coopérations

En terme de filières économiques, si les territoires n'ont pas grand-chose en commun, tant sur le plan industriel que tertiaire, quelques points communs se détachent à l'analyse de leurs caractéristiques et de leurs projets : les activités liées à la présence du littoral et des ports : le transport maritime des voyageurs, l'avitaillement, la logistique, le tourisme nautique, la plaisance, la sécurité maritime... et la situation de territoires très fortement irrigués par le ferroviaire, dont une ligne à grande vitesse reliant les deux plus grandes villes d'Europe.

Des opportunités de coopération existent également de par l'existence d'un effet frontière potentiel entre les deux côtés du détroit : différentiels de législations, de fiscalité, de salaires, de droit du travail, de coût du foncier... qui peuvent être favorables au développement d'une économie, profitant tout à la fois de cette rupture et de la proximité de grands bassins de population du nord-ouest européen dans une zone littorale bien desservie et émaillée de nombreux ports.

a - Lien enseignement supérieur-développement économique

Le domaine de la création des pépinières d'entreprises, business park, business innovation centre dans le cadre du lien université/école – entreprise, à l'instar de ce qui existe à Canterbury (projets en cours) pourrait faire l'objet d'un partenariat transmanche dans le cadre de l'Université transmanche. Ce type de filière d'enseignement et de savoir-faire aurait des impacts sur l'environnement économique direct des agglomérations concernées et un rôle dans la restructuration économique à l'oeuvre côté français.

b - Domaine portuaire

Côté français, il semble important d'organiser le dialogue – quasi inexistant - entre les ports du littoral de la Côte d'Opale, complémentaires dans la plupart de leurs activités mais souvent rivaux dans la conduite de leur stratégie et de leurs projets et très soucieux de conserver leur « chasse gardée » réelle ou supposée.

Une véritable promotion commune **des ports et de leurs zones d'activités**, qui valoriserait les atouts de chacun, permettrait de créer enfin une image commune et éventuellement un partenariat privilégié avec des espaces du Kent où les prix du foncier sont très élevés. Le partage par les ports d'un certain nombre de fonctions (le remorquage et les postes de

pilotage pour l'entrée et la sortie de gros navires par exemple) pourrait être progressif et constituer la première étape d'une stratégie plus large. Le GIE « Agence de développement de la côte d'Opale », le SMCO et à terme le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais susceptible de reprendre la compétence de la gestion des ports dans quelques années, pourraient agir dans ce domaine en accord avec les ports. Outre la dimension humaine de la volonté des acteurs de coopérer, ce partenariat à l'échelle de la côte d'Opale ne peut voir le jour que si une bonne desserte ferroviaire relie les ports entre eux.

Dans le domaine du **tourisme de croisière** développé actuellement sur Douvres, il pourrait être envisagé de bâtir des partenariats avec les ports de la côte d'Opale, en particulier ceux de Calais et Boulogne dans le domaine de l'entretien des bateaux et leur stationnement, le recrutement du personnel et une connexion avec l'Eurostar en gare de Fréthun. La dimension touristique de l'escale française (valorisation de la *french touch*) est également à souligner, en particulier pour le port de Boulogne-sur-mer. Des équipements hôteliers pourraient également être développés dans ces zones portuaires pour capter une partie de cette clientèle.

Dans le domaine de la **plaisance**, des synergies pourraient se développer entre les ports du Kent et ceux du Nord-Pas-de-Calais ; le coût des anneaux est sans commune mesure entre les deux côtés du Déroit : à titre exemple, la location d'un anneau s'élève à 4000 € par an à Douvres mais à seulement 700 € à Calais. A l'heure où les villes portuaires du Kent développent leur nombre d'anneaux et restructurent leurs ports de plaisance (Douvres, Margate, Ramsgate, Folkestone, Chatham), des échanges en matière de savoir-faire, de promotion commune, voire de partenariat financier (jumelage) pourraient être envisagés avec les ports de plaisance du littoral français, qui peinent à se développer.

On pourrait imaginer la mise en place de packages promotionnels pour les yachts et les voiliers avec prix des anneaux déjà compris dans le package, un itinéraire touristique organisé avec des entrées pour tel ou tel site touristique à visiter de part et d'autre et éventuellement un repas. Ce type d'offre promotionnelle permettrait de relancer un certain nombre de petits ports à travers la multiplication d'une nouvelle pratique touristique du cabotage transmanche de plaisance.

L'avitaillement des navires pourrait également faire l'objet de coopération (avitaillement dans un pôle commun ou complémentaire...).

Le développement conjoint du savoir-faire en matière **de logistique** : roll on – roll off, fret par le passage de trains embarqués (projet Finesse à l'étude), pourraient faire l'objet d'échanges de savoir-faire, voire le montage de structures communes d'exploitation, permettant de tirer les avantages des deux côtés du déroit et de profiter du foncier plus disponible et moins cher et du bon niveau d'équipements des ports français.

Le port de Calais comme celui de Dunkerque pourraient valoriser leur bonne connexion aux moyens de transports pour se positionner sur le créneau du **cross docking** - la plateforme d'éclatement - en particulier dans le domaine des produits agro-alimentaires, transformés à Boulogne et pouvant alimenter le marché britannique, comme celui des voitures neuves et matériaux de construction (bois, pierre...).

Le transport des produits frais, leur stockage, leur distribution et de leur conditionnement pourraient constituer une filière particulièrement porteuse au vu des projets en cours sur ces

espaces (en particulier Boulogne, Calais et Douvres) et au projet à l'œuvre sur l'aéroport de Manston (Thanet) : une coopération pourrait allier la logistique autour de la distribution de ces produits frais à destination du marché britannique avec un aspect contrôle alimentaire et conditionnement...

c - Différentiel des coûts et de la disponibilité du foncier

La problématique du différentiel **des coûts du foncier, de la disponibilité foncière et l'équipement des terrains** est une carte particulièrement importante à jouer pour le littoral français dans son positionnement de coopération et de drainage d'entreprises britanniques. Si les différentiels fiscaux (au désavantage de la France *cf II-B*) persistaient, ils devraient faire l'objet d'un certain nombre d'aménagements.

L'intégration du devenir de **la ZAC II** du tunnel (la plus importante pour le transmanche au regard de sa situation géographique) dans les préoccupations des collectivités et dans la problématique transfrontalière reste un enjeu fondamental. Elle constitue une rare emprise foncière, connectée au tunnel et à la desserte à grande vitesse voyageurs comme à celle fret. Une valorisation ambitieuse de cet espace particulièrement bien situé est nécessaire, associant Eurotunnel mais également les collectivités locales et les acteurs du développement économique local.

La promotion de cette zone avec certaines côté Kent pourrait renforcer l'intérêt des investisseurs et la volonté de sa mise en réseau avec d'autres zones côté britannique. Son utilisation conjointe par des activités économiques et un grand équipement structurant (culturel) à vocation transmanche pourrait être une piste de réflexion pour son aménagement.

L'impulsion du développement économique transmanche pourrait être donnée par les collectivités elles-mêmes à travers leur participation croisée dans une opération d'aménagement ayant des impacts transfrontaliers.

Si les collectivités françaises peuvent participer à une opération mixte d'aménagement dans le cadre d'une Société d'Economie mixte, les collectivités britanniques peuvent le faire, on l'a vu (*cf I-A-1*) à travers des *regulated companies* (collectivité locale type KCC détenant avec au moins 20% du capital et contrôle effectif de l'entreprise publique locale) ou *non regulated companies* (personnes morales de droit privé sous forme de société par actions *Limited by shares* ou par garanties *Limited by guarantee* ; directoire et conseil de surveillance).

En outre, la loi française Solidarité et Renouvellement Urbain (2000) assouplie avec un volet sur les SEM (janvier 2002) devrait permettre les collectivités britanniques d'entrer dans le capital d'une SEM à vocation transfrontalière côté français, si le droit interne britannique le permet. Le développement de terrains équipés et de services communs pourrait être également le corollaire d'une telle opération croisée.

d - Transports

Avant de parler du projet de *commuting*, la création côté français d'une ligne ferroviaire cadencée de Boulogne à Adinkerque, sur le modèle de la CTRL britannique, est essentielle

pour impliquer tout le littoral dans un même projet transmanche. L'amélioration de l'infrastructure (Calais-Dunkerque notamment et Dunkerque-Adinkerque) est essentielle. A l'instar de la ZAC II, elle doit être l'occasion de remettre la gare Calais-Fréthun au cœur du dispositif territorial, tant au niveau du littoral que du Transmanche de proximité, ces deux équipements étant sans équivalent à l'échelle du littoral de la Côte d'Opale. Le développement des activités logistiques sur Dunkerque et Calais est également très lié à la qualité de l'infrastructure ferroviaire, au prix du sillon redevable à RFF et aux coûts de transports de la SNCF fret. Le plan *Véron* actuel ne semble pourtant pas aller dans cette direction.

Le positionnement exceptionnel des emprises ferroviaires sous-exploitées de la SNCF et d'Eurotunnel à Calais et Coquelles pourrait être l'occasion d'une valorisation de ce potentiel en créant un pôle de sous-traitance ferroviaire.

La rénovation des rames ferroviaires, plusieurs fois citée par les acteurs de terrains semble être une des pistes de développement crédibles, profitant de la disponibilité de 40 hectares sur le faisceau ferroviaire de la zone de maintenance d'Eurotunnel. Cette activité qui est actuellement réalisée à Cannes-la-Bocca pour les rames régionales, pourrait être implantée rapidement sur place et concerner les rames françaises comme britanniques. Ce pôle ferroviaire viendrait en complément d'un pôle de compétence de construction ferroviaire déjà bien présent en Nord-Pas-de-Calais (ANF Bombardier, Arbel Fauvet, Alsthom, Valdunes).

e - Domaine de l'énergie éolienne

Le développement de l'énergie éolienne, en cours de réflexion côté britannique (Whistable en lien avec Le Havre) pourrait trouver un écho côté Nord-Pas-de-Calais dans ces territoires côtiers particulièrement exposés au vent. Ce type d'énergie, particulièrement développé aux Pays-bas et en Belgique pourrait faire l'objet d'échanges entre les deux territoires du détroit

f - Tourisme

L'analyse de la coopération transmanche menée depuis une dizaine d'années, déclinées sous de nombreux projets co-financés par Interreg a montré que le tourisme est un thème particulièrement porteur, tant par la quantité d'actions menées, que par leur pouvoir de structuration d'un véritable réseau d'acteurs transmanche.

Il convient de poursuivre dans cette piste et d'exploiter à fond son grand potentiel, tout en respectant les atouts d'un littoral encore très préservé (notamment côté français entre Calais et Boulogne).

On l'a vu, pour un certain nombre de raisons, la situation est tout à fait déséquilibrée entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais au profit de ce dernier dans la balance commerciale et le nombre de touristes impliqués. Ce déséquilibre n'a toutefois pas empêché de réaliser des échanges de bonnes pratiques entre les acteurs, de faire de la promotion commune des deux espaces à travers la publication de plusieurs guides, des participations à des salons de part et d'autre de la Manche, la mise en ligne de différents sites internet spécialement dédiés et la

création d'un réseau du patrimoine et de circuits touristiques communs (Route du patrimoine maritime, Réseau des Places Fortes)...

Le renforcement de cette coopération touristique passe par un effort sur le mode de transports, tant pour les ferries qu'Eurotunnel en terme de tarification. Le développement de packages communs avec Eurotunnel (transports + hébergement et / ou restauration) est une piste à approfondir. La multiplication d'échanges dans les deux sens de personnel hôtelier saisonnier avec un soutien actif de l'Eurès Channel est à entamer. Des échanges de bonne pratique dans le domaine de la formation pourraient également être encouragés en partenariat avec les lieux de formation consacrés.

Le développement de nombreux projets de centres de loisirs dans les villes anglaises (Folkestone, Chatham, Margate, Ashford...) pourrait faire l'objet d'échanges de bonnes pratiques avec les villes françaises qui souhaitent mettre en place ces formules (Calais notamment autour de son « Victory Park », le projet de golf à Sangatte, le développement de la plaisance, d'un complexe hôtelier...).

Côté français, un travail sur l'accueil de qualité, le bilinguisme dans la restauration et l'hôtellerie et la modernisation et la diversification des équipements est une carte à jouer. La valorisation des centres villes (celles de Calais et de Boulogne sont à accélérer) doit également contribuer à renforcer la présence touristique britannique sur la côte d'Opale et s'inspirer des expériences kentoises dans ce domaine.

Boulogne-sur-mer, qui dispose du plus fort potentiel touristique des trois villes côtières, doit repenser le devenir de sa friche portuaire de la COMILOG, premier élément du paysage maritime que l'on découvre lorsque l'on arrive par la mer. Cette emprise foncière exceptionnelle constitue une véritable aubaine pour réfléchir à un projet urbain et à l'implantation d'un équipement touristique et culturel dont la renommée dépasserait le détroit.

Comme on l'a vu, des échanges de méthode et d'expérience avec les travaux sur Chatham et sur Margate (Turner Center) pourraient être mis en œuvre.

Côté britannique, un réel travail doit être fait sur la communication à destination des touristes du Nord-Pas-de-Calais, traditionnellement peu enclins pour un grand nombre d'entre eux à dépasser les limites de la région et a fortiori à traverser la Manche. Un effort en terme de prix doit être réalisé, avec notamment le développement de packages (avec communication en français).

III - 3^{EME} SCENARIO : *Le COMMUTING*

Une des conditions essentielles du développement des flux entre les deux pays et les deux régions du Kent et du Nord-Pas-Calais réside dans la mise en service d'un moyen de transport de proximité, rapide, efficace, sûr, abordable et interconnecté sur le plan intermodal des deux côtés du détroit. Contrairement à l'opération du creusement du tunnel sous la Manche, qui se fondait exclusivement sur des financements privés, le portage financier d'un tel mode de transport doit reposer en partie sur la puissance publique (Etat et collectivités locales).

Ce lien doit constituer un véritable trait d'union des deux territoires frontaliers pour réaliser un véritable territoire transfrontalier franco-britannique au sein duquel on peut circuler plus facilement.

Avant de rentrer dans le développement des conditions de la mise en place d'un tel mode de transport, il convient de définir le thème de « *commuting* », conséquence géographique potentielle et probable de la mise en place d'une telle infrastructure.

Le « *commuting* », c'est le fait de faire la navette entre son domicile et son lieu de travail. La mise en place d'un transport régional transmanche pourrait aller de pair avec la promotion du *commuting* élevé au rang de concept : promouvoir le fait que des personnes travaillent d'un côté du détroit en habitant de l'autre et en utilisant le tunnel sous la Manche comme point de passage. Etant donné la différence des prix de l'immobilier et du foncier favorable à la France (cf 1^{ère} partie I-B-2) et la dynamique économique des deux territoires (cf 3^{ème} partie, III-B), le *commuting* concernerait essentiellement des Britanniques qui viendraient habiter côté français tout en conservant leur emploi côté anglais.

A – Contexte

1 – Les obstacles

Le développement d'un tel mode de transport rencontre un certain nombre d'obstacles d'ordre à la fois conjoncturel (contexte politique et jeu des acteurs) et structurel (intermodalités, caractéristiques socio-professionnelles) qui ne sont pas pour autant rédhibitoires au projet.

a - Absence de mobilisation des acteurs publics britanniques autour d'un tel concept

Parmi toutes les collectivités britanniques interrogées, aucune ne s'est montrée particulièrement favorable à un projet de développement du *commuting*, même si le projet de la mise en service technique d'un transport public régional transmanche les intéresse. Elles ne

sont pas opposées au projet de *commuting* en tant que tel mais ne voient pas d'intérêt pour elles de promouvoir une telle initiative qui conduirait à conserver les emplois mais à perdre des habitants.

b - Défiance de la direction régionale de la SNCF

Contrairement à la Direction Nationale, la Direction Régionale de la SNCF actuelle s'est montrée très réticente à l'idée de la mise en place d'un système de transport ferroviaire transmanche de proximité interconnecté aux systèmes régionaux existants de part et d'autre du détroit. Son directeur fait d'ailleurs planer la menace d'attaquer Eurotunnel devant la Commission Européenne si cette société, exploitant elle-même un TER transmanche, s'attribuait ou attribuait à d'autres des sillons à des prix très inférieurs à ceux pratiqués pour Eurostar et pour le fret SNCF. Ce point de vue est toutefois très conjoncturel car lié à un point de vue humain actuel et donc non pérenne.

c - Défiance des compagnies de ferries

Les compagnies de ferries considèrent la mise en service d'un tel moyen de transports comme un concurrent potentiel de leur activité. Toutefois, la concurrence effective risque d'être très limitée au vu de la minorité de piétons simples

d - Absence de structuration ferroviaire littorale côté français

On l'a vu, le système ferroviaire régional du Nord-Pas-de-Calais est plus favorable à une métropolisation de la région autour de Lille (mise en service récente des trains Express Régionaux à grande vitesse - « TERGV » qui relie notamment Dunkerque et Calais-Boulogne à la capitale régionale) qu'à la circulation littorale. En effet, il est toujours impossible d'aller en TER de Boulogne à Dunkerque d'une seule traite et il y a très peu de trains Calais-Dunkerque, qui circulent de surcroît sur une voie unique non électrifiée. Il n'y a pas de desserte Dunkerque-Calais-Fréthun, ni de correspondance avec la gare d'embarquement d'Eurotunnel à Calais-Fréthun. Une étude d'amélioration de la ligne Dunkerque-Calais est toutefois en cours mais aucun financement n'est inscrit pour l'instant au Contrat de Plan Etat-Région pour la réalisation d'une desserte littorale globale avec raccordement au réseau belge, pour l'instant inexistant.

e - Faible intégration économique et faible bilinguisme des populations actives de part et d'autre du détroit

Comme on pu le constater en première partie de l'étude, la faible intégration économique et culturelle des populations de part et d'autre de la Manche rend plus difficile les migrations alternantes domicile-travail des deux côtés du détroit. Le taux de maîtrise de la langue de voisin est très faible des côtés et les niveaux et les domaines de qualification côté français constituent un handicap pour envisager un grand nombre de travailleurs transfrontaliers français allant se rendre chaque jour en Grande-Bretagne. Ce constat confirme la nature unilatérale et potentielle du flux : des Britanniques allant habiter en France tout en continuant à travailler en Angleterre.

2 – Des éléments favorables

a - Un marché existant, reposant en grande partie sur le différentiel du coût du foncier et de l'immobilier

On a pu le constater en première partie consacrée à l'analyse des flux (*cf 1^{ère} partie I-B-3-c*) peu de Français résidant actuellement en France se rendent pour travailler en Grande-Bretagne (240); la mise en service d'un transport de proximité ne va pas bouleverser la donne du jour au lendemain pour les raisons que nous venons d'évoquer dans le paragraphe précédent.

Pour des raisons relatives au coût du foncier dans le Kent et au marché de l'emploi dans le Nord-Pas-de-Calais, peu de Britanniques profiteront de ce transport pour aller travailler en France tout en continuant à vivre en Grande-Bretagne.

Le marché cible concernent en premier lieu les Britanniques qui travaillent et vivent actuellement en Grande-Bretagne et qui désirent avoir une meilleure qualité de vie avec des conditions de logement meilleures : on rappelle qu'une maison dans le Nord-Pas-de-Calais coûte en moyenne 3 fois moins cher que dans le Kent (*cf 1^{ère} partie, I-B-2*). Il peut également concerner des Français qui vivent aujourd'hui dans le Kent pour des raisons professionnelles (officiellement au moins 2700 mais probablement le double en réalité) sans parler de ceux de Londres (qui le font également pour une bonne partie par choix de vie délibéré). Ceux du Kent, qui ne peuvent pratiquer dans les conditions actuelles une migration transfrontalière domicile-travail, pourraient tout à fait souhaiter revenir vivre en France en conservant leur situation professionnelle actuelle.

Le marché dépend bien entendu de la zone à laquelle on étend les « *commuters* » potentiels ; ce choix prend en compte le poids de population résidante concernée et la localisation des emplois de destination existants : l'espace pertinent, au vu des gains de temps en transports prévus, devrait s'étendre en 2007 au bassin de Londres et à Lille en 2007 avec une zone encore plus concernée : celle du littoral du Nord-Pas-de-Calais avec Ashford et Londres.

Le développement du concept est bien évidemment suspendu à une étude de marché beaucoup plus fine, tant côté britannique que français, pour mieux cibler le marché potentiel.

b - La structuration ferroviaire en cours côté britannique : le projet Channel Tunnel Rail Link (CTRL)

La structuration en cours de réseau ferroviaire britannique avec le projet Channel Tunnel Rail Link (CTRL) Londres-Saint-Pancras/Stratford/Ebbsfleet/Ashford avec l'achèvement de la portion de ligne à grande vitesse entre Ebbsfleet et Londres en 2007, et la création de deux nouvelles gares : le hub d'Ebbsfleet (près de Dartford) et Stratford dans l'est de Londres, devrait créer des points qui structureront une colonne vertébrale entre Londres et Lille et qui seront autant de points d'ancrage du développement urbain (services, équipements, zones tertiaires...).

Un rabattement des lignes secondaires (Medway, Canterbury, Thanet) vers la CTRL à Ashford et Ebbsfleet est programmé. Ainsi, les gains de temps seront très significatifs entre Saint-Pancras, la gare londonienne terminus de la nouvelle ligne et la plupart des villes du Kent : une moyenne de 35 à 40 minutes seront gagnées pour rejoindre Ashford, Folkestone, Canterbury, les villes Ramsgate et Douvres.

Plus précisément, Ashford jouera le rôle d'un hub où convergeront les lignes régionales du Kent en partance de Folkestone, Canterbury, Margate, Douvres, Tonbridge... qui pourront également voir leur temps de voyage à Ashford amélioré par une modernisation du matériel roulant et de la signalisation.

Ebbsfleet jouera le même rôle de hub avec la présence d'un parking géant, drainant plus d'automobilistes mais également des usagers ferroviaires venant des districts de Swale, Medway et Dartford.

Les temps actuellement passés en transport par des centaines de milliers de *commuters* convergeant vers Londres seront tout à fait comparables avec ces nouveaux horaires. Certains n'hésitent pas à parcourir 1h30 porte à porte de trajet aller par jour soit 3 h A/R pour aller travailler à Londres. C'est le cas pour le trajet entre Bedford et Londres de 1h05 en train pour un coût de 318£/mois ou 3320£/an ou celui entre Brighton et Londres d'1 heure pour un coût de 320 £/mois ou 3340 £/an.

Calais-Fréthun->Londres pourrait passer techniquement de 1h10 actuellement (en direct) à 55 minutes en 2007 (trajet direct) et à 1h10 en marquant toujours les différents arrêts. Lille passera quant à elle à 1h30 de Londres.

c - Des possibilités techniques dans le tunnel sous la Manche

Le tunnel dispose de créneaux en matière de sillons disponibles suffisants pour pouvoir y faire rouler un train transfrontalier de proximité à cadence régulière. En outre, Eurotunnel possède des navettes actuellement utilisées pour transporter les conducteurs des véhicules poids lourds transportés par navette. Ces véhicules placés actuellement en tête de convoi pourraient être regroupés afin de constituer dans un premier temps les navettes « voyageurs ». Cette piste est d'autant plus intéressante que ces rames sont déjà aux normes pour circuler dans le tunnel.

d - De l'indifférence positive à l'intérêt affiché des acteurs publics français

Les entretiens menés auprès des interlocuteurs français (collectivités, CCI) ont montré le large spectre de leurs attitudes à l'égard du développement du concept de « *commuting* » avec les implications en terme de mise en service d'un nouveau mode de transport et d'installation de Britanniques sur le territoire du littoral du Nord-Pas-de-Calais : de l'indifférence polie de certains face au sujet à un réel intérêt, souvent plus pour des raisons touristiques (leur territoire étant mieux relié à l'Angleterre et donc encore plus accessible aux touristes) que pour le *commuting* en tant que tel. On note toutefois la position du Conseil général du Pas-de-Calais, extrêmement motivé sur le concept de *commuting* et prêt à soutenir le projet à travers la mise à disposition de moyens et la conduite de politiques ciblées et partenariales.

e - L'intérêt des grands opérateurs de transports français

Suite à des entretiens menés avec eux sur le concept du *commuting*, différents grands groupes de transports français (Transdev bien implanté côté britannique et Connex CGEA- actif sur Calais et Dunkerque) se sont montrés tout à fait intéressés par le développement d'un tel concept. Le groupe Kéolis n'a pu être joint au niveau central, par contre le réseau ATRCB (Boulogne-sur-Mer) qui avait été le partenaire français de l'opération Duoline (cf 1^{ère} partie, III-B-3-b) s'est montré également intéressé par les développements du projet.

f - De l'espace disponible côté français

Même s'il est vrai que le Nord-Pas-de-Calais se caractérise par une des plus fortes densités de population régionales et que son foncier côtier n'est plus disponible car soit très préservé entre Calais et Boulogne-sur-mer par le Conservatoire du Littoral dans le cadre du Parc Naturel Régional des deux Caps ou déjà industrialisé entre Calais et Dunkerque, la région dispose malgré tout de réserves foncières très suffisantes pour accueillir de nouveaux habitants – Britanniques ou personnes extérieures à la région en l'occurrence.

Elle permettrait de soulager le Comté de Kent menacé d'une saturation progressive de ses infrastructures de transports et d'un mitage périurbain irrépressible au vu des prévisions démographiques nationales.

Le Kent est d'ailleurs actuellement le théâtre de nombreuses prises de position contradictoires sur la problématique de la maîtrise de son propre développement : les déclarations de plus en plus pressantes sur la nécessité de créer des logements dans le sud-est de l'Angleterre (*Planning Policy Guidance n°3* de l'ODPM, plus différents documents de planification nationaux et locaux : *Regional Planning Guidance, Housing Provision Policy 1* du KCC) donnent de plus en plus sujet à des débats polémiques entre le gouvernement (ODPM) et le KCC, entre les partisans « du toujours plus » de logements pour accompagner la croissance démographique programmée, tenants d'une politique du logement à prix plus abordables (limitation – peu réaliste - de l'inflation des prix à 1,1% de croissance annuelle !) alliés aux promoteurs immobiliers, à la Bank of England... contre les partisans d'une limitation d'un essor effréné du mitage urbain et de la préservation de l'environnement : Kent Green Party, Campaign to Protect rural England.

g - Des conditions fiscales favorables pour la fiscalité des « commuters »

Contrairement à un certain nombre d'idées reçues, la fiscalité des personnes entre la France et la Grande-Bretagne est tout à fait favorable au développement du *commuting*, tel qu'il est envisagé : des personnes ayant un emploi au Royaume Uni et résidant en France, au vu de réalité économique existante, tant sur le plan de l'emploi que des coûts de l'immobilier. Pour établir une comparaison entre la fiscalité des personnes de part et d'autre du détroit, on a choisi de faire varier les cas en fonction de différents paramètres : le pays de résidence, le pays de travail, le statut marital, le revenu et la nationalité.

Document n°43 : comparaison de la fiscalité des personnes entre la France et la Grande-Bretagne

Scénario	Situation Familiale	Nationalité	Lieu de Travail	Lieu de Résidence	Revenu Brut (€)	I.R.P.P. (€)	Charges Sociales (€)	Revenu Net (€)
Scénario 1	Célibataire	Français	France	France	40,000	-3,855	-9,040	27,105
Scénario 1a	Célibataire	Français	France	France	60,000	-8,097	-13,560	38,343
Scénario 1b	Célibataire	Français	France	France	100,000	-18,248	-22,600	59,152
Scénario 2	Marié	Français	France	France	40,000	-661	-9,040	30,299
Scénario 2a	Marié	Français	France	France	60,000	-2,659	-13,560	43,781
Scénario 2b	Marié	Français	France	France	100,000	-8,304	-22,600	69,096
Scénario 3	Célibataire	Britannique	UK	UK	40,000	-6,881	-3,622	29,497
Scénario 3a	Célibataire	Britannique	UK	UK	60,000	-12,370	-4,558	43,072
Scénario 3b	Célibataire	Britannique	UK	UK	100,000	-28,370	-4,958	66,672
Scénario 4	Marié	Britannique	UK	UK	40,000	-4,962	-2,844	32,194
Scénario 4a	Marié	Britannique	UK	UK	60,000	-9,362	-5,044	45,594
Scénario 4b	Marié	Britannique	UK	UK	100,000	-18,162	-8,916	72,922
Scénario 5	Célibataire	Français	UK	UK	40,000	-6,881	-3,622	29,497
Scénario 5a	Célibataire	Français	UK	UK	60,000	-12,370	-4,558	43,072
Scénario 5b	Célibataire	Français	UK	UK	100,000	-28,370	-4,958	66,672
Scénario 6	Marié	Français	UK	UK	40,000	-4,962	-2,844	32,194
Scénario 6a	Marié	Français	UK	UK	60,000	-9,362	-5,044	45,594
Scénario 6b	Marié	Français	UK	UK	100,000	-18,162	-8,916	72,922
Scénario 7	Célibataire	Britannique	France	France	40,000	-3,855	-9,040	27,105
Scénario 7a	Célibataire	Britannique	France	France	60,000	-8,097	-13,560	38,343
Scénario 7b	Célibataire	Britannique	France	France	100,000	-18,248	-22,600	59,152
Scénario 8	Marié	Britannique	France	France	40,000	-661	-9,040	30,299
Scénario 8a	Marié	Britannique	France	France	60,000	-2,659	-13,560	43,781
Scénario 8b	Marié	Britannique	France	France	100,000	-8,304	-22,600	69,096
Scénario 9	Célibataire	Français	UK	France	40,000	-6,881	-3,622	29,497
Scénario 9a	Célibataire	Français	UK	France	60,000	-12,370	-4,558	43,072
Scénario 9b	Célibataire	Français	UK	France	100,000	-28,370	-4,958	66,672

Scénario	Situation Familiale	Nationalité	Lieu de Travail	Lieu de Résidence	Revenu Brut (€)	I.R.P.P. (€)	Charges Sociales (€)	Revenu Net (€)
Scénario 10	Marié	Français	UK	France	40,000	-4,962	-2,844	32,194
Scénario 10a	Marié	Français	UK	France	60,000	-9,362	-5,044	45,594
Scénario 10b	Marié	Français	UK	France	100,000	-18,162	-8,916	72,922
Scénario 11	Célibataire	Britannique	France	UK	40,000	-6,880	-7,900	25,220
Scénario 11a	Célibataire	Britannique	France	UK	60,000	-12,371	-11,850	35,779
Scénario 11b	Célibataire	Britannique	France	UK	100,000	-28,369	-19,750	51,881
Scénario 12 (*)	Marié	Britannique	France	UK	40,000	-4,599	-9,400	26,001
Scénario 12a (*)	Marié	Britannique	France	UK	60,000	-7,937	-14,786	37,277
Scénario 12b (*)	Marié	Britannique	France	UK	100,000	-13,835	-26,700	59,465
Scénario 13	Célibataire	Français	France	UK	40,000	-6,880	-7,900	25,220
Scénario 13a	Célibataire	Français	France	UK	60,000	-12,371	-11,850	35,779
Scénario 13b	Célibataire	Français	France	UK	100,000	-28,369	-19,750	51,881
Scénario 14 (*)	Marié	Français	France	UK	40,000	-4,599	-9,400	26,001
Scénario 14a (*)	Marié	Français	France	UK	60,000	-7,937	-14,786	37,277
Scénario 14b (*)	Marié	Français	France	UK	100,000	-13,835	-26,700	59,465
Scénario 15	Célibataire	Britannique	UK	France	40,000	-6,881	-3,622	29,497
Scénario 15a	Célibataire	Britannique	UK	France	60,000	-12,370	-4,558	43,072
Scénario 15b	Célibataire	Britannique	UK	France	100,000	-28,370	-4,958	66,672
Scénario 16	Marié	Britannique	UK	France	40,000	-4,962	-2,844	32,194
Scénario 16a	Marié	Britannique	UK	France	60,000	-9,362	-5,044	45,594
Scénario 16b	Marié	Britannique	UK	France	100,000	-18,162	-8,916	72,922

(*) - Chiffres estimés - calculs non inclus.

Les chiffres présents dans ce tableau correspondent aux hypothèses utilisées pour les calculs, qui sont indiquées au début de chaque Scénario. Ils montrent bien que la nationalité n'est absolument pas déterminante dans le calcul de l'impôt ; par contre, la résidence fiscale et le lieu de travail sont les plus importants dans la base de calcul.

Le lieu de travail en particulier fait varier l'impôt sur le revenu (plus important au Royaume Uni qu'en France) et les charges sociales (plus importantes pour un salaire gagné en France qu'en Grande-Bretagne). Enfin, la situation maritale privilégiera bien évidemment les personnes mariées.

Dans les estimations ci-dessus, on a calculé les charges sociales dans la mesure où elles sont généralement dues dans le pays où l'individu travaille. Si l'individu travaillait dans les deux pays (faible probabilité), il serait possible d'appliquer la loi européenne puisque les charges sociales ne pourraient être payées que dans le pays de résidence de l'individu.

Les chiffres montrent que les travailleurs les plus désavantagés sont ceux qui sont célibataires, habitent au Royaume Uni et travaillent en France.

A l'inverse, les travailleurs les plus avantageés selon les scénarios présentés sont les gens mariés qui travaillent au Royaume Uni et qui habitent soit en France soit au Royaume Uni.

Par exemple, une personne mariée, habitant en France et travaillant au Royaume Uni qui aurait un salaire brut de 100,000 Euros recevrait 72,922 Euros net.

Une personne célibataire, habitant en Grande-Bretagne et travaillant en France, qui aurait un salaire brut de 100,000 Euros recevrait 51,881 Euros net. Les différences peuvent donc être très importantes. A statut marital identique (prenons le cas d'un célibataire), le revenu net après impôt sera de 51 888 euros pour le résidant en Grande-Bretagne et travaillant en France alors qu'il sera de 66 672 euros pour le résidant en France (ou en Grande-Bretagne) et travaillant en Grande-Bretagne, soit une différence d'environ 15 000 euros en un an !

Point de détail sur les détachements

Si les scénarios décrits dans le tableau sont utiles à titre indicatif, on imagine par expérience que les situations suivantes peuvent arriver soit sur proposition de la société, soit à la demande de l'employé :

- Détachement d'un pays à l'autre pour des raisons de sécurité sociale.
- Dans le cas des « *commuters* », il arrive souvent que des jours de travail ne soient pas passés exclusivement dans le pays où l'individu est employé (par exemple, 75% dans le pays d'accueil et 25% dans son pays d'origine). Dans ce cas, et en application du *E.U. Ruling No1408/71*, il est possible que les contributions de sécurité sociale ne soient plus dues dans le pays où l'employé exerce son activité professionnelle, mais dans le pays où il est résident. De plus, les implications fiscales de l'individu pourraient être complexes. De telles exceptions sont courantes et chaque situation devra être analysée cas par cas.

Point de détail sur l'impôt français sur le revenu

Quand on considère les nouvelles règles françaises concernant les « impatriés⁸ » en France depuis 01 janvier 2004, il semblerait que ces lois ne soient pas applicables aux individus engagés en France sous un contrat local. De plus, il semble que les règles ne soient pas applicables aux individus qui ne sont pas résidents fiscaux en France. Toutefois, à ce jour, les instructions fiscales françaises concernant les « impatriés » n'ont pas encore été publiées. Par conséquent, il est difficile de confirmer avec certitude que ces règles ne seront pas applicables aux individus engagés en France sous contrat local et/ou non-résidents en France.

Les taux d'impôt sur le revenu sont différents pour les employés résidant en France et qui travaillent à temps complet en France, comparés aux non-résidents en France.

⁸ néologisme donné récemment aux personnes étrangères qui bénéficient depuis 2004 d'un régime favorable de la part des autorités fiscales françaises, dans le cadre du renforcement de l'attractivité du territoire français pour les cadres étrangers.

- Les résidents fiscaux français sont soumis à l'impôt sur le revenu français selon un barème progressif (actuellement de 0% à 48.09%).
- En outre, les non-résidents de France sont soumis aux retenues à la source selon un barème à 3 niveaux de 0%, 15% et 25% avec une régularisation annuelle en fin d'année.
- Par conséquent l'impôt sur le revenu français calculé dans les scénarios 11 & 13 est différent de celui calculé dans les scénarios 1, 2, 7 & 8 (*cf les calculs fournis en annexe*).

Point de détail sur la nouvelle convention entre la France et le Royaume Uni

Il existe une nouvelle convention entre la France et le Royaume Uni concernant les impôts, qui n'est pas encore rentrée en vigueur (date d'effet attendue : 2005 soumise à l'achèvement des procédures parlementaires et des échanges des notes diplomatiques).

- Lorsqu'elle sera en vigueur, la double imposition en France des salaires imposables au Royaume Uni ne pourra plus être évitée par l'exemption avec progression mais par un crédit d'impôt équivalent à l'impôt sur le revenu français théorique, qui aurait été dû sur le même revenu. Parallèlement, lorsque le foyer n'a pas d'autre revenu que celui imposable au Royaume Uni, la nouvelle convention n'aura aucune implication fiscale.
- Pourtant, pour calculer l'impôt sur le revenu français, où s'applique l'exemption avec progression, l'impôt sur le revenu payé à l'étranger peut être déduit du revenu imposable. Cette déduction est prise en compte avant de calculer l'impôt français directement dû sur les autres revenus. Par contre, là où s'applique un crédit d'impôt, une déduction n'est pas permise.
- En résumé, lors que le foyer a d'autres revenus directement imposés en France (revenu privé, revenu du conjoint/ de la conjointe...), le crédit d'impôt décrit ci-dessus est, en effet, moins avantageux comparé à l'exemption avec progression.

Point de détail sur la sécurité sociale française

Dans les scénarios 1, 2, 7 et 8 des calculs du tableau et détaillés en annexe, un taux de 22.60% a été utilisé pour les contributions à la sécurité sociale française et aux C.S.G./C.R.D.S. Cette hypothèse a été utilisée pour des raisons de simplicité ; pourtant, il est bon de noter que les taux de sécurité sociale française diminuent lorsque le salaire brut est augmenté. Par exemple, à un niveau de salaire brut de 40 000 €, le taux de sécurité sociale française serait plutôt de 24% (23% à un salaire brut de Euros 60.000 et 22% à un salaire brut de 100000 €).

Pour les Français résidant au Royaume Uni qui sont soumis au *National Insurance* :

- Ils ne bénéficient plus des traitements gratuits en France selon les lois européennes. Dans ce cas, seul le Royaume Uni peut faire des remboursements en accord avec les lois et les taux de remboursement du Royaume Uni.

- Ces individus peuvent contribuer volontairement à la caisse de retraite française par le biais de la Caisse des Français de l'Étranger (C.F.E.) et/ou contribuer volontairement à la caisse de retraite complémentaire par le biais de la C.R.E-I.R.C.A.F.E.X. De telles contributions volontaires sont, en revanche, très élevées et il est rare que l'employé souhaite y participer.

Les taux de sécurité sociale française sont différents pour les employés résidents en France et qui travaillent à temps complet en France comparé aux non-résidents en France.

- Contrairement aux résidents fiscaux de France, les non-résidents de France ne sont pas soumis aux C.S.G./C.R.D.S.

- En outre, les non-résidents de France doivent payer un taux d'assurance maladie plus élevé (5,50%) que les résidents (0,75%)

- Pour ces raisons, le niveau de contributions à la sécurité sociale française de l'employé qui est du dans les scénarios 11 & 13 est différent du niveau dans les scénarios 1,2, 7 & 8 (*cf le tableau et les calculs fournis en annexe*).

Point de détail sur la Sécurité Sociale du Royaume Uni

- Les Français sont souvent réticents à renoncer à leur contrat de travail français en faveur d'un contrat au Royaume Uni (les lois de travail françaises protègent considérablement leurs employés).

- Les Français sont aussi réticents à renoncer à leur couverture sociale française pour une couverture au Royaume Uni, particulièrement en ce qui concerne la couverture médicale et les droits de retraite :

- L'employeur devra fournir une couverture médicale supplémentaire
- On notera qu'un individu résidant en France mais qui travaille au Royaume Uni (« *commuter* ») ne peut contribuer volontairement au C.F.E et au C.R.E.-I.R.C.A.F.E.X.
- En ce qui concerne les droits de retraite de base, les contributions versées par un individu au système français et au système au Royaume Uni seront prises en compte et « totalisées » lorsque cet individu prendra sa retraite (en accord avec les provisions du E.U. Ruling No 1408/71).
- En ce qui concerne les droits de retraite complémentaire, il n'y a pas de « totalisation » et donc l'individu pourrait manquer de points en France lorsque ses contributions auront cessé.

Point de détail financier sur les impôts locaux des deux côtés de la Manche

La « Council Tax » au Royaume Uni

La *Council Tax* est due sur tout logement (maison, appartement, mobile home ou péniche) et il n'y a qu'une facture par habitation. La personne soumise à l'impôt est le résident déterminé par la loi.

Le gouvernement doit introduire des provisions pour donner aux « *Councils* » la possibilité d'accorder des remises ou des exemptions, pour s'adapter aux circonstances locales. Les « *Councils* » sont également qualifiés pour réduire les remises pour les résidences secondaires et les habitations non meublées.

Le montant de la facture (avant toute remise) dépend de la valeur estimée du logement au 1^{er} avril 1991, mais tout en prenant compte des modifications significatives survenues avant le 1^{er} avril 1993, tels les agrandissements, dans l'hypothèse bien entendu que l'habitation est dans un état décent. Les logements neufs sont estimés de manière similaire, sur la base de leur valeur au 1^{er} avril 1991. La facture est calculée selon la catégorie de la propriété :

Document n°44 : barème pour la classification des biens immobiliers en vue de leur imposition

Barème	Angleterre	Ecosse	Pays de Galle
A	Up to £40,000	Up to £27,000	Up to £30,000
B	£40,001 - £52,000	£27,001 - £35,000	£30,001 - £39,000
C	£52,001 - £68,000	£35,001 - £45,000	£39,001 - £51,000
D	£68,001 - £88,000	£45,001 - £58,000	£51,001 - £66,000
E	£88,001 - £120,000	£58,001 - £80,000	£66,001 - £90,000
F	£120,001 - £160,000	£80,001 - £106,000	£90,001 - £120,000
G	£160,001 - £320,000	£106,001 - £212,000	£120,001 - £240,000
H	Over £320,000	Over £212,000	Over £240,000

Les montants de la « Council tax » varient selon les proportions dictées par la loi. La facture totale d'une habitation de catégorie H est deux fois plus élevée qu'une habitation de catégorie D et trois fois plus importante qu'une habitation de la catégorie A. La facture totale couvre les frais du « borough/district council », « county council » de la police et des sapeurs pompiers.

A titre d'exemple, le Dartford Borough Council (dans le Kent) a publié les chiffres de la Council tax pour l'année fiscale 2004/2005, qui montre qu'un résident d'un logement de catégorie A payerait entre 754,98 £ et 768,51 £ par an alors qu'un résident d'une habitation de catégorie H payerait entre 2264,94 £ et 2305,52 £ par an.

Un article récent publié le 26 février 2004 par BBC News (intitulé « Highest tax rise of 39% agreed ») montre les pressions qui influencent les « Councils » à augmenter leurs taxes. Depuis cet article, le Shepway District Council a récemment approuvé une augmentation de 39% - « thought to be the country's highest council tax increase ». Celle-ci a été récemment refusée par le gouvernement britannique et plafonnée à 5,9%.

Taxe d'Habitation et Taxe Foncière en France

En France, les Français ainsi que les étrangers sont soumis aux taxes suivantes :

- Une taxe d'habitation payable par l'occupant de toute résidence en France.
- Une taxe foncière payable par le propriétaire de tout bien immobilier en France.

Les locaux d'habitation suffisamment meublés et leurs dépendances sont imposables à la taxe d'habitation. La taxe est due par toute personne qui dispose au 1er janvier de l'année d'imposition, de locaux imposables dans la commune, à quelque titre que ce soit.

Elle est calculée d'après la valeur locative cadastrale des locaux d'habitation résultant des évaluations foncières des propriétés bâties mises à jour par l'administration. Dans la commune de Calais, par exemple, la taxe d'habitation est 32,552 % de la valeur locative cadastrale. Dans les autres communes, les taux sont différents : Sangatte 27,186 %, Coquelles 16,328 % etc.

Les propriétés imposables à la taxe foncière sont constituées de toutes les constructions fixées au sol à perpétuelle demeure et présentant le caractère de véritables constructions.

La base d'imposition est constituée par le revenu cadastral égal à 50% de la valeur locative cadastrale. Dans la commune de Calais, par exemple, la taxe foncière est 31,871 % du revenu locative cadastrale. Dans les autres communes les taux sont différents : Sangatte : 33,08 %, Coquelles : 25,337% etc.

Les montants réels des taxes d'habitation et des taxes foncières sont très variables et dépendent de la situation et de la nature de la propriété (qui à son tour détermine la valeur locative cadastrale). Le montant pour chacune d'entre elles s'élève à entre 200 € et 900 € par an.

On peut donc en conclure que l'on peut raisonnablement s'attendre à payer moins d'impôts locaux dans le Nord-Pas-de-Calais que dans le Kent.

Dans le cas le plus pressenti du *commuting* : travail au UK et habitat en France, la règle fiscale est donc très largement la plus favorable (en cumulant les impôts sur le revenu, les charges sociales, la sécurité sociale et les taxes locales).

La différence du coût de la vie et de l'immobilier se rajoute à ces considérations fiscales, cet état de fait plaide en la faveur d'un emploi au Royaume Uni et d'une résidence côté français.

B - Mode opératoire et conditions nécessaires

On peut tout à fait envisager la simultanéité de certaines actions décrites, même si leur rédaction évoque un ordre chronologique, à relier aux seules contraintes de présentation linéaire.

1 – La volonté politique à la base de tout

Une des conditions initiales fondamentales repose sur l'implication de l'ensemble des acteurs locaux, nationaux concernés (niveau régional, comtal, départemental, intercommunal et distrial) et de la Commission Européenne tant pour le soutien politique, le financement que la promotion autour du concept. Sans ce soutien et cette impulsion de la part des acteurs politiques, le développement du *commuting* a peu de chance de se concrétiser.

On l'a vu pour un certain nombre de raisons, il ne faudra pas trop compter de manière spécifique sur les partenaires britanniques pour la promotion de ce concept précis.

De la même manière que pour le deuxième scénario (*cf 2^{ème} partie, II - C*), l'implication commune des différents niveaux de collectivités locales est importante. Elle doit se matérialiser par une institutionnalisation de cette volonté politique sous la forme d'un groupe de lobbying ad hoc regroupant partenaires publics (collectivités, CCI) mais associant des partenaires privés : Eurotunnel, les groupes de transporteurs, des entreprises britanniques, des agences immobilières françaises et britanniques... On va développer ultérieurement le rôle du secteur privé pour le développement du *commuting*.

Enfin, la désignation d'un leader ou d'un chef de projet côté français est à déterminer. Il devra être moteur par l'enthousiasme, les relais politiques dont il dispose, le consensus dont il fait l'objet et les leviers de décision qu'il peut actionner. Sa mission de coordination d'ensemble et d'impulsion permanente est essentielle. Sa position politique au sein de l'exécutif d'une collectivité semble un élément déterminant.

2 – La communication et le marketing : le rôle du secteur privé

Le concept de *commuting* tient beaucoup, du côté britannique, à la communication qui pourra être faite autour de lui, ainsi qu'à une forme de marketing : il faut communiquer sur le fait que l'on peut déjà (ou du moins très bientôt) vivre en France à la même durée de transport de Londres qu'un grand nombre de villes britanniques mais pour une qualité de vie bien meilleure et à moindre frais.

Côté britannique, on l'a vu, le projet n'incombe pas au secteur public mais dépend d'une initiative privée qui pourrait se mobiliser pour lancer le projet : un réseau d'agences immobilières important en relation avec des homologues français (tant des notaires que des agences immobilières).

Ces agences, côté britannique, pourraient favoriser la comparaison dans une même vitrine et dans des brochures commerciales avec des logements dans le Nord-Pas-de-Calais. Dans le cadre d'une campagne publicitaire de grande envergure (magazines, affichage, internet, publipostage...), elles pourraient développer des packages avec une promotion de maisons

identifiées et une information sur les tarifs de traversée Eurotunnel promotionnels en vigueur pour les *commuters*. On pourrait très bien imaginer des informations consignées dans un guide pratique (d'ordre administratif notamment avec un accompagnement pour leur démarche notariale en France) fournies gracieusement par ces agences aux acquéreurs potentiels. Ces agences pourraient signer un accord commercial avec Eurotunnel pour être labellisées pour la promotion de ce mode de transport et des tarifs adaptés aux *commuters*.

Ces agences pourraient être choisies dans le cadre d'un appel d'offres en fonction des services qu'elles proposent, des idées novatrices qu'elles peuvent ajouter au concept, de leur dynamisme, de l'étendue de leur réseau, de leur fiabilité... En échange, une fois sélectionnées, elles bénéficieraient d'un accès au marché plus aisé avec contact direct avec des notaires identifiés, Eurotunnel et les collectivités françaises, en particulier le Conseil Général du Pas-de-Calais qui cherche à se positionner comme moteur sur ce concept.

La Mission Opérationnelle Transfrontalière pourrait se positionner sur l'accompagnement de cette démarche public/privé en veillant au respect d'un certain nombre de règles et principes les plus favorables au développement du *commuting*, et en participant notamment à l'organisation d'un tel appel d'offre.

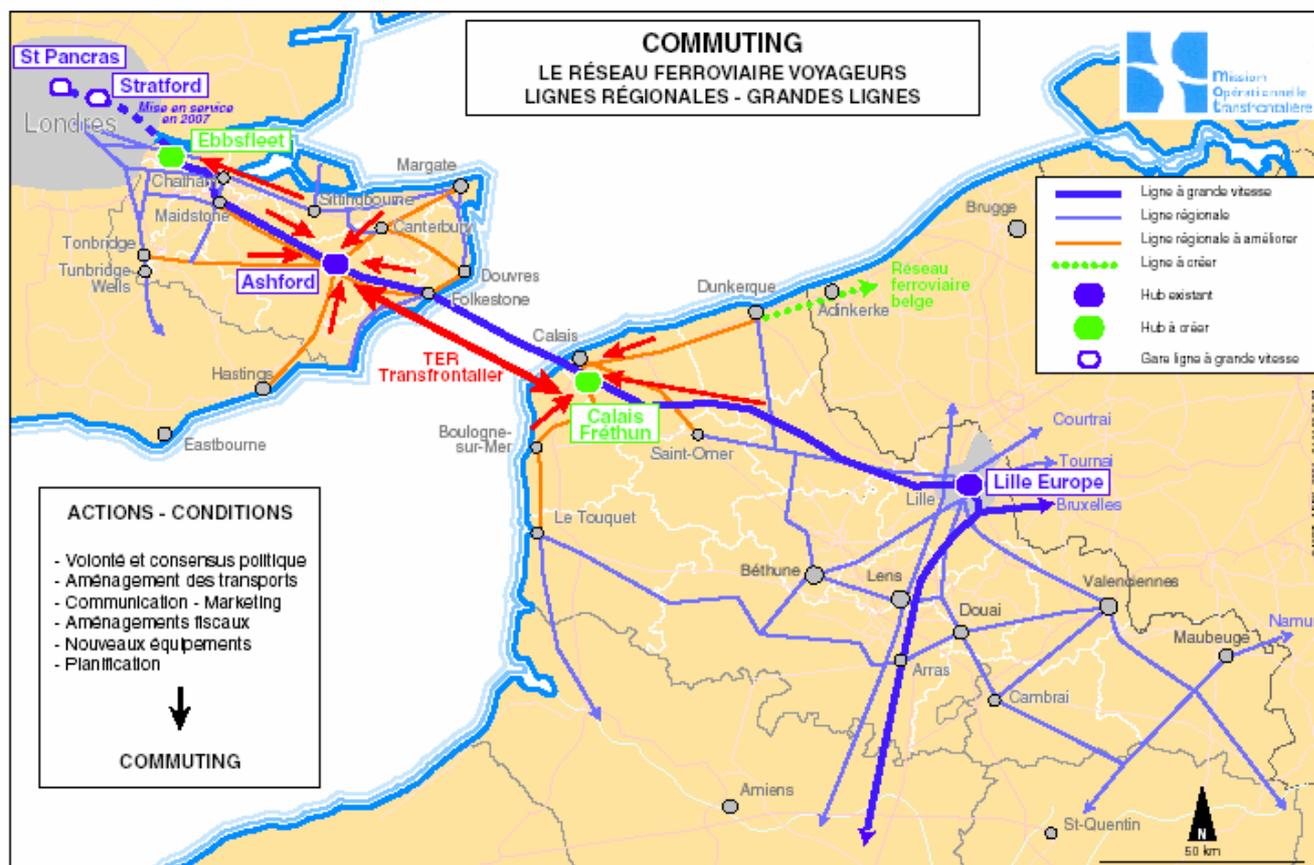
Le *commuting* est déjà actuellement et techniquement possible même s'il est plus compliqué car il nécessite l'utilisation de la voiture et ne concerne donc que les franges littorales relativement proches des deux embarcadères (Folkestone et Coquelles) de part et d'autre du détroit. En effet, Eurotunnel met actuellement à disposition un abonnement pour le prix de 16€ par jour (360 €/mois) déjà utilisé par une centaine d'abonnés à Eurotunnel. Cette somme peut sembler importante pour un Français mais reste raisonnable pour un Britannique (un abonnement entre Brighton-Londres coûte 477 €, 474 € entre Bedford et Londres...).

La réduction programmée des temps de trajet (*cf 2^{ème} partie, III-A-2-b*) entre Londres, le Kent (les villes entre elles) et le Nord-Pas-de-Calais (pour l'instant Lille et Calais, à terme Boulogne, Dunkerque, voire la frontière belge) ne fera qu'étendre la zone de résidence et d'emploi potentielle des *commuters*.

3 – L'aménagement du mode de transport

Il s'agit à terme de réaliser le chaînon manquant en train régional entre les réseaux du Kent et du Nord-Pas-de-Calais, tous deux utilisant de façon tout à fait originale des trains à grande vitesse.

Document n°45 : carte de synthèse du *commuting*



a - L'expérimentation liminaire par bus

Le début de l'expérience pourrait débuter par le bus : un bus chargé dans une navette à l'instar de ce qui existait à l'époque de Duoline (1997-2002). Le véhicule roulerait sur un trajet drainant les pôles de résidence identifiés côté français et les pôles d'emploi côté britannique avec passage obligé au futur hub de la gare de Calais-Fréthun et à celui de la gare d'Ashford. Une étude de marché et une enquête ménage s'imposent, afin de mieux mesurer les zones prioritaires à desservir.

Cette opération a pour avantage d'être relativement souple dans une phase liminaire et moins coûteuse. Elle peut être rapidement adaptable à des nouveaux tracés et de nouveaux créneaux horaires pour drainer un maximum de personnes si le besoin s'en fait sentir. Elle paraît tout à fait adaptée à une première phase où le *commuting* chercherait ces marques. Elle bénéficie déjà de l'expérience acquise par l'opération Duoline et de l'intérêt affiché de certains groupes de transporteurs précédemment cités. Enfin, elle peut tout à fait se pérenniser et cohabiter avec la mise en service ultérieure d'une desserte ferroviaire de proximité, si elle répond à une demande un peu différente.

Son succès et sa survie dépendront pour partie des prix pratiqués par Eurotunnel pour le passage du véhicule en navettes.

b - La poursuite de l'opération sur un mode ferroviaire

L'utilisation du matériel roulant existant d'Eurotunnel

On l'a vu précédemment, Eurotunnel dispose des navettes actuellement utilisées pour transporter les conducteurs des véhicules poids lourds. Ces véhicules placés actuellement en tête de convoi pourraient être regroupés afin de constituer dans un premier temps les navettes « voyageurs ». Cette piste est d'autant plus intéressante que ces rames sont déjà aux normes pour circuler dans le tunnel.

Le rabattement par bus sur les gares de Coquelles et Folkestone avant la mise en place d'une ligne plus intégrée

Un rabattement en bus doit être prévu sur ce type de navettes ferroviaires avant la mise en service d'un TER efficace et cadencé en correspondance avec Calais-Fréthun et Ashford sur un véhicule spécialement dédié.

On pourrait imaginer dans un premier temps, des navettes bus allant de Calais-Ville ou de Calais-Fréthun à la gare d'embarquement de Coquelles, permettant de capter les voyageurs en provenance des TER et de Calais. Côté britannique, le rabattement par bus pourrait se faire en provenance du hub d'Ashford et de Douvres à destination de la gare d'embarquement de Folkestone.

Dans un second temps, la mise en place d'un véhicule spécialement dédié avec aménagement des correspondances en gares d'Ashford et de Calais-Fréthun

Dans un deuxième temps, un train direct (le TER transmanche) entre Calais-Fréthun et Ashford serait mis en service connecté à la ligne TER du littoral (de Boulogne à Adinkerque) réaménagée à l'occasion (pour établir enfin une véritable continuité entre Boulogne-sur-mer et la frontière belge) et aux lignes régionales du Kent.

A cet égard, une amélioration du matériel roulant et de la signalisation sur ces lignes régionales secondaires du Kent semble nécessaire pour réduire les temps de parcours entre les villes du Kent et les hub d'Ebbsfleet et d'Ashford sur la nouvelle ligne à grande vitesse.

Ces correspondances impliquent d'aménager la gare de Calais-Fréthun en « hub », ce qu'elle n'est pas du tout actuellement, permettant la correspondance très rapide entre le TER transmanche et les TER en provenance de Lille et du littoral de la côté d'Opale.

Un cadencement des rames à destination des hubs de Calais-Fréthun, Ashford, Ebbsfleet et une coordination des horaires des deux réseaux régionaux doivent être également être mis en place pour faciliter les correspondances et un temps de parcours réduit.

Dans un troisième temps, la suppression progressive des ruptures de charges avec la mise en place de protocoles de sécurité plus étendus

La suppression de la rupture de charge entre TER (celui du littoral et celui en provenance de Lille avec le TER transmanche côté français et ceux côté britanniques) semble difficile à

réaliser rapidement pour des raisons de sécurité. En effet, si le véhicule du TER Transmanche, spécialement conçu pour respecter les normes de sécurité du tunnel, peut techniquement circuler tant côté français et britannique (sur un réseau électrifié), il réclame un contrôle d'accès à bord minimal des passagers. Ces contrôles réalisés dans les gares où ce TER s'arrêterait, nécessitent l'aménagement d'infrastructures spéciales de contrôle douanier et policier (lutte contre les clandestins et les trafics en tous genre, risques terroristes) et pourraient s'inspirer de ce qui est réalisé entre Copenhague et Malmö sur le train de l'Oresund en plus sévère car la Grande-Bretagne ne fait pas partie de l'espace Schengen. Ces aménagements en gares de Dunkerque, Boulogne, Calais et Lille semblent lourds, complexes et coûteux à mettre en place. Il en est de même pour les gares des villes du Kent. Ce processus ne pourrait qu'être envisagé sur le long terme en fonction du succès de fréquentation de la ligne.

Le TER transmanche (avec véhicule dédié) pourrait circuler essentiellement entre Lille et Londres-Saint Pancras avec arrêts à Fréthun, Ashford et Ebbsfleet et Stratford. Ce sont ces gares qui accueilleraient en priorité les postes de contrôle d'accès et les correspondances avec trains régionaux classiques (sans contrôle).

Les autorisations administratives nécessaires

* Cadre international : la fiche UIC n° 471-1 OR

Au niveau international, les relations entre réseaux sont régies par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC). Cette association a été fondée en 1922 à la suite des Conférences intergouvernementales de Portorose et de Gênes qui avaient pour but d'unifier les conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer. L'UIC est aujourd'hui l'organisation mondiale de coopération des entreprises ferroviaires. Aujourd'hui, elle compte 158 membres répartis sur les cinq continents. Toutes les sociétés de chemin de fer européennes sont membres actifs. L'UIC a un rôle normatif. L'une de ses missions principales est d'élaborer des règles visant à faciliter le trafic international.

Ainsi, pour le transport transfrontalier, le cadre réglementaire général est la fiche UIC 471-1 OR (Obligatoire/Recommandé) : elle a des dispositions obligatoires et d'autres facultatives. Sur 94 dispositions, seulement 42 sont obligatoires. La fiche UIC concerne l'exploitation des lignes ferroviaires franchissant les frontières et l'emploi des locomotives et trains automoteurs en service international⁹. La fiche régit également les prestations liées au personnel de conduite et d'accompagnement circulant sur les sections-frontières. Le texte s'applique à tous les cas d'exploitation des sections frontières qui ne sont pas régies par des conventions particulières. Le texte de la fiche ne s'applique pas tel quel aux réseaux. Les dispositions font l'objet d'un Accord d'Application entre les réseaux intéressés. Ce dernier est complété par un arrangement complémentaire pour chaque section-frontière. Il règle les particularités locales ainsi que les prestations incombant aux réseaux respectifs.

La fiche UIC 471-1 OR aborde tous les aspects liés à l'exploitation d'une section-frontière :

⁹ En ce qui concerne l'échange international de voitures de passagers, le texte en vigueur est le Regolamentoo Internazionale Carozze (RIC). Ce texte concerne essentiellement les trains Grandes Lignes étant donné que les services transfrontaliers régionaux sont exploités avec du matériel automoteur.

- **Compensation des prestations** : toutes les prestations de véhicules moteurs, de personnel de conduite et d'accompagnement des trains assurées par l'un des réseaux intéressés sur les lignes des autres sont déterminées périodiquement (notamment lors des changements d'horaires), d'un commun accord et sont soumises à compensation en nature.
- **Exploitation proprement dite** : cette partie traite notamment des règlements d'exploitation et de sécurité applicables ainsi que les horaires des circulations. Ainsi, le personnel d'un réseau A qui assure un train circulant sur un réseau B doit se conformer aux règlements et instructions de ce dernier. De même, l'horaire des trains franchissant la frontière ne peut être modifié unilatéralement mais après une entente préalable.
- **Utilisation du matériel roulant et des installations fixes** : le matériel roulant d'un réseau A doit être reconnu apte à circuler sur le réseau B. En outre, ils doivent être conformes aux prescriptions des règles UIC. Cependant, il peut être dérogé à ces règles après accord entre les réseaux intéressés. Pour les installations fixes, chaque réseau permet l'utilisation par l'autre réseau de ses installations existantes qui sont nécessaires pour assurer l'exploitation du service.
- **Accidents et incidents d'exploitation** : les réseaux doivent s'informer immédiatement de tout accident ou incident d'exploitation susceptible d'avoir des répercussions sur le service. De même, ils doivent se prêter assistance.
- **Questions concernant le personnel des différents réseaux** : ces dispositions couvrent notamment les questions linguistiques et réglementaires : les personnels doivent connaître les prescriptions et règlements du réseau B.
- **Dispositions comptables** : ces dispositions concernent la détermination des coûts unitaires des prestations. En traction électrique, les coûts d'énergie ne sont pas à prendre en considération. En effet, ils sont pris en charge par le réseau sur lequel la prestation est effectuée.
- **Prescriptions diverses** : les dernières dispositions concernent les questions douanières. Les réseaux de chemin de fer doivent s'entendre avec les services de police et les services douaniers afin de réduire au strict nécessaire les arrêts aux frontières et même de les supprimer si possible.

Les dispositions obligatoires de la fiche UIC 471-1 OR concernent essentiellement les points liés à la sécurité, aux prescriptions techniques, aux questions de personnel et aux opérations douanières.

*** La convention relative à la compensation multilatérale et au décompte des frais des prestations réciproques dans le trafic franchissant les frontières (1984)**

Sous l'égide de la fiche UIC, cette convention régit les échanges de prestation dans le trafic circulant entre cinq réseaux : les CFL (chemins de fer luxembourgeois), les NS (N.V. Nederlandse Spoorwegen : les chemins de fer néerlandais), la DB (chemins de fer

allemands), la SNCB (chemins de fer belges) et la SNCF. La Grande-Bretagne n'a pas fait l'objet de convention spécifique dans la mesure où le lien ferroviaire « terrestre » est très récent. La convention juridique qui régit la circulation dans le tunnel est donc ad hoc avec une structure de gestion également sur mesure.

*** La nécessité de signer une convention bilatérale pour cette ligne transfrontalière**

La SNCF a signé également des conventions bilatérales avec ses réseaux ferroviaires voisins. Plusieurs conventions ont été signées avec les chemins de fer fédéraux suisses (CFF) ou avec les chemins de fer italiens (FS). Comme la convention multilatérale, elles sont placées sous l'égide de la fiche UIC. De même, elles ont le même objet que la convention multilatérale, c'est-à-dire de fixer des taux unitaires pour le décompte des prestations entre les deux réseaux signataires. Ces conventions sont négociées au niveau des directions régionales de la SNCF. Elles définissent concrètement l'organisation de l'exploitation des lignes transfrontalières et la répartition des services entre chaque transporteur. Ces conventions ont des durées variées selon les lignes. Elles sont en général d'une durée d'un an avec ou sans tacite reconduction.

Il n'existe pas de convention bilatérale entre la France et la Grande-Bretagne. C'est donc ce type de convention qu'il conviendrait de mettre en place dans le cas de la création d'une ligne de transport ferroviaire de proximité. C'est la Direction Régionale Nord-Pas-de-Calais de la SNCF qui serait signataire côté français et Network Rail côté britannique même si Eurotunnel serait parmi les mieux placés pour exploiter cette desserte.

Financement et planification des modifications d'infrastructures

L'aménagement des infrastructures constitue un des éléments clés dans la réussite du projet, et dépend du soutien politique et de sa transcription dans la contractualisation régionale côté français. C'est clairement le cas pour la ligne littorale, et à terme de l'aménagement de la connexion à Calais-Fréthun et de son aménagement en hub recevant les flux de Lille, de Boulogne et de la Belgique par Dunkerque. Le soutien des différentes échelles de collectivités dont le Conseil Régional, autorité organisatrice du transport ferroviaire régional voyageurs et de la SNCF est donc essentiel.

L'aménagement tarifaire : le partenariat Eurotunnel – Entreprises Privées britanniques

L'aménagement tarifaire pour les usagers est essentiel pour la popularité de la ligne. Les tarifs actuels – navettes (en dehors d l'abonnement) et surtout Eurostar entre Ashford et Calais – restent extrêmement dissuasifs pour une utilisation régulière. La fixation d'un tarif approprié et compétitif constitue est donc un objectif prioritaire.

Il semble important d'entamer des négociations directes entre Eurotunnel et les grandes entreprises britanniques du Kent ou du bassin de Londres susceptibles d'employer des *commuters* transfrontaliers : l'intérêt pour elles est de faciliter le logement de leurs salariés (qui y consacrent un poste budgétaire important) et qui ont du mal à se loger à Londres et dans le sud-est de l'Angleterre. La possibilité de se loger en France à moindre coût

permettrait de stabiliser leurs salariés et d'amoindrir les effets négatifs de la forte mobilité professionnelle en Grande Bretagne, en facilitant les conditions de vie des salariés par une sorte de « versement transports » des entreprises et/ou des tarifs négociés d'abonnement avec Eurotunnel.

Enfin, une véritable campagne de communication et de promotion à destination de l'offre tarifaire et complémentaire à celle qui sera mise en place autour du concept de « *commuting* » (cf 2^{ème} partie, III-B-2) devra être lancée.

4 – Des pistes de réforme fiscale très restreintes

a - Fiscalité des personnes

Comme on a pu le voir précédemment la fiscalité des personnes est très favorable au développement du *commuting*. **Le régime étant déjà favorable, la marge d'amélioration est extrêmement faible et très délicate dans la mesure où les leviers de décision sont strictement nationaux : les ministères des finances français et britanniques. Autant dire, que la capacité des acteurs locaux à faire évoluer des règles nationales identiques sur l'ensemble du territoire pour des motifs strictement transfrontaliers (encadrées d'ailleurs par des directives européennes) est quasiment nulle.**

b - Fiscalité des entreprises

On l'a vu en première partie de l'étude (cf 1^{ère} partie, I-B-5), la charge fiscale supportée par les entreprises qui opèrent en France est nettement supérieure à celle qui incombe aux entreprises opérant exclusivement au Royaume-Uni.

Il est toutefois important de signaler que l'environnement fiscal n'est qu'un facteur parmi tant d'autres pour le choix d'installation d'une entreprise : le coût de la main d'œuvre, sa qualification, la proximité du marché correspondant à l'activité de l'entreprise et la qualité des services disponibles sur place semblent plus déterminants.

A l'instar des possibilités de réformes des règles fiscales des personnes, les possibilités d'aménagements fiscaux sur la taxe pour les entreprises sont très restreintes. En effet, le Royaume Uni se caractérise déjà un taux d'imposition parmi les plus faibles d'Europe, les leviers de décision sont nationaux et non locaux. On pourrait suggérer l'idée d'une zone franche entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais mais le Kent n'est pas prioritaire en Grande-Bretagne pour ce type d'aménagement et le gouvernement britannique n'aime pas les exceptions fiscales, qui pourraient tomber en outre sous le coup d'une interdiction de la Commission Européenne.

Des aménagements pourraient être menés en faveur des créations d'entreprises étrangères (crédits d'impôts) mais ces mesures ne s'adresseraient pas seulement aux entreprises françaises et le Royaume Uni attire déjà beaucoup d'entreprises étrangères sans avoir besoin de réformer sa fiscalité.

La France pourrait, quant à elle étendre l'exemption d'impôts de un à trois ou cinq ans en introduisant un taux plus faible pour les petites entreprises, et permettre aux collectivités de développer des crédits d'impôts. **Encore une fois, ces mesures fiscales seront d'une portée extrêmement limitée dans le cadre d'une volonté de développer l'intégration**

économique de deux territoires. L'environnement fiscal des travailleurs est beaucoup plus déterminant pour le *commuting* et il présente déjà l'avantage d'être favorable.

5 – Quelle implantation des Britanniques dans le Nord-Pas-de-Calais ?

a– Le refus du ghetto

L'implantation des Britanniques dans le Nord-Pas-de-Calais ne doit pas être planifiée ni encadrée sur un mode spatial. Elle se fera de la façon la plus naturelle et la plus diffuse possible, les Britanniques s'installant dans le Nord-Pas-de-Calais étant à la recherche d'un mode de vie à la française et d'un logement essentiellement individuel en milieu rural (*cf 1^{ère} partie, I-B-2*). Il s'agit toutefois à veiller à ce que des promoteurs immobiliers ne suscitent pas une offre immobilière en « ghetto » : des condominiums qui regrouperaient des « colonies » de Britanniques à l'instar de ce qui peut être aménagé en Espagne. Il s'agit enfin de poursuivre une gestion de l'évolution des surfaces urbanisées par la planification (droit à construire bien encadré, respect de la nature, lutte contre le mitage périurbain et rural) qui n'est pas spécifique à l'arrivée de résidents frontaliers.

Enfin, l'évolution du nombre de *commuters* britanniques potentiels concernés par une implantation en France risque d'être progressive et lente, et les règles de gestion de leur implantation pourront être réévaluées au moment opportun.

b– Un équipement spécifique : l'équipement scolaire

L'implantation de *commuters* britanniques ne nécessite pas d'équipements publics spécifiques si ce n'est plus d'équipements d'une qualité globale toujours plus élevée et une ouverture culturelle dans certains équipements préexistants (bibliothèques, cinémas, spectacles vivants...).

La non multiplication de nouveaux équipements ad hoc à destination des Britanniques peut contribuer paradoxalement à mieux les intégrer d'un point de vue culturel et social.

Si la nécessité ou le besoin de tel ou tel équipement commercial se fait jour, il sera sans aucune difficulté réalisé à l'initiative privée.

Un équipement public paraît toutefois nécessaire pour fixer des familles britanniques : des équipements scolaires avec une ouverture bilingue... en particulier en secondaire pour permettre aux enfants britanniques de ne pas se couper de leur culture originelle tout en étant intégré à leur milieu d'accueil culturel et linguistique français. Cette double culture est un apport tout à fait original pour des citoyens européens en formation mais elle est également profitable aux enfants du Nord-Pas-de-Calais en les ouvrant dès leur plus jeune âge sur leurs voisins britanniques. Elle permet de lutter pour la nouvelle génération contre tous les préjugés anglophobes assez fréquents sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais.

Un accompagnement des collectivités locales (communes au niveau de l'enseignement primaire), Conseil Général pour les collèges, Conseil Régional pour les lycées est donc indispensable.

C– Conséquences potentielles du *commuting*

Il convient enfin d’imaginer les conséquences potentielles tant positives que négatives pour les territoires du détroit.

Elles sont données à titre indicatif en fonction de leur probabilité. Il est important de noter que bon nombre de conséquences négatives ne risquent de se réaliser que si le nombre de *commuters* britanniques s’installant dans le Nord-Pas-de-Calais était très élevé, ce qui n’est absolument pas probable dans l’état actuel des prévisions et qui restera sans commune mesure avec ce qui peut exister dans le cas de frontières terrestres (le bassin franco-genevois par exemple).

1 – Conséquences négatives du *commuting*

a - Augmentation du coût du foncier et de l’immobilier sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais

L’afflux de résidants frontaliers en provenance d’un pays où les prix de l’immobilier et du foncier sont beaucoup plus élevés a souvent pour conséquence un effet de rattrapage (sans parler de nivellement) sur les prix. Ce phénomène de vases communicants est bien connu sur la frontière franco-suisse en particulier dans les espaces périurbains de Genève et de Bâle où de très nombreux suisses et internationaux (pour Genève) viennent s’installer, avec des pouvoirs d’achat très supérieurs aux habitants qui vivent et travaillent côté français.

Le risque demeure assez faible pour le Nord-Pas-de-Calais dans la perspective du développement du *commuting*. En effet, le réchauffement des prix est suspendu à deux conditions importantes : en premier lieu, un nombre élevé de personnes susceptibles de s’installer côté français (dans le cas de Genève, il s’agit de dizaine de milliers de personnes qui travaillent à Genève, suisses, françaises ou autre et qui habitent côté français), chiffre qui n’a rien à voir avec les potentialités immédiates du nombre de *commuters*. Enfin, le phénomène de surchauffe des prix se développe sur des espaces frontaliers avec très fort différentiel de salaires. Ce qui est le cas dans le Genevois, (salaires multipliés par 1,5 voire 2 ou 3 parfois par rapport au côté français) ne l’est pas dans le Kent.

b - Pression foncière accrue

L’arrivée de frontaliers peut engendrer des risques de pression foncière avec pour conséquence une augmentation des prix de l’immobilier et du foncier mais également une dégradation du paysage et un mitage rural.

Toutefois, cette conséquence négative potentielle est à relativiser sérieusement car dépendant du nombre de *commuters* concernés. Les prévisions raisonnables sont très loin de pouvoirs produire un tel phénomène qui se développent à partir d’un certain seuil. En outre, les zones paysagères les plus remarquables (le littoral de la côte d’Opale) sont d’ores et déjà protégées.

c - Risque de frictions culturelles et de rejet par la population du Nord-Pas-de-Calais des nouveaux arrivants

L'arrivée massive de *commuters* britanniques pourrait provoquer quelques tensions avec la population, par le renchérissement de prix qu'elle produirait indirectement et par le niveau de vie de ces nouveaux venus, bien supérieur aux habitants de la Côte d'Opale, dont une partie est en proie à des difficultés économiques.

Ce risque est peu probable car il faudrait que ces *commuters* britanniques soient nombreux, qu'ils arrivent en masse d'un seul coup et qu'ils se concentrent dans les mêmes espaces, aucune de ces perspectives n'étant à redouter pour dans un avenir proche comme éloigné. On a pu voir précédemment que le type d'implantation recherchée en France par les Britanniques était à l'inverse du groupement dans une forme de ghetto.

d - Développement d'une dépendance économique à l'égard de la Grande-Bretagne

Une partie de l'Alsace, la Moselle, une partie de l'Ain ou de la Haute-Savoie pour ne citer que quelques exemples, se trouvent actuellement dans un état de dépendance économique forte à l'égard des espaces frontaliers voisins vers lesquels une partie importante de leur population active se rend chaque jour. Les taux d'actifs concernés par l'emploi frontaliers atteignent dans certaines zones d'emploi des records statistiques (jusqu'à plus de 50% pour le pays de Saint-Louis, quelques zones frontalières du Luxembourg ou de Moselle...).

On sera loin de cette situation même dans le cas d'un développement réussi du *commuting*. Parvenir à envoyer ne serait-ce que 10% de la population active résidente de la Côte d'Opale semble relever plus de la gageure que d'une réalité de court terme.

2 – Conséquences positives du *commuting*

a – Permettre à des Britanniques de changer de mode de vie et d'améliorer cette qualité de vie

Le développement du *commuting* peut changer à la vie à de nombreux Britanniques mal logés, ou stressés par les conditions de transports qui les relient d'une lointaine banlieue à Londres. Il peut permettre à bon nombre d'Anglais de réaliser leur rêve d'une vie à la campagne, française en l'occurrence, tout en ne remettant pas en cause leur activité professionnelle.

b - Permettre d'éviter au Kent le mitage de son paysage et la saturation de ses infrastructures de transports

Le développement du *commuting* peut être une clé de résolution du problème de surdéveloppement du Kent, en proie à des prévisions de développement démographique très

fortes. Il permettrait de canaliser une croissance de l'urbanisation et du développement économique qui risque de provoquer une rupture du point d'équilibre actuel dans le Kent entre qualité du cadre de vie et dynamisme économique. Il permettrait enfin de désengorger les infrastructures routières par un développement du *commuting* qui est envisagé essentiellement sur un mode ferroviaire.

c – Le *commuting* comme une clé de développement pour le littoral du Nord-Pas-de-Calais et du Kent

Le développement du *commuting* met en mouvement des personnes et leurs ressources financières : il a pour conséquence un drainage de capitaux des *commuters*, population avec des moyens financiers relativement importants. Il implique également toute une série d'emplois induits générés par l'arrivée côté français de nouveaux foyers. Il permet enfin de nouveaux apports fiscaux pour les collectivités locales françaises de résidence des *commuters* (communes, mais également conseil général et conseil régional pour leur quote-part de perception dans les taxes locales).

d - Mixage et intégration culturelle

Le *commuting* aura pour conséquence le développement d'une ouverture culturelle. Sans parler de l'intégration en milieu français des *commuters* britanniques, il permettra aux habitants du Nord-Pas-de-Calais de s'ouvrir beaucoup plus à leurs voisins britanniques (ce qui n'est absolument pas le cas actuellement).

Il permettra également aux habitants du Kent de travailler plus régulièrement avec des *commuters* français travaillant côté britannique (seulement dans un second temps, vu le niveau actuel des qualifications locales sur le littoral de la Côte d'Opale).

Il permettra enfin, de forger une identité européenne plus concrète tant pour les enfants des *commuters* britanniques élevés côté français que pour leurs camarades français étant scolarisés avec eux.

e – Le TER transmanche : une infrastructure qui bénéficie à tous les pistes de coopération déjà abordées

Le développement d'un TER transmanche n'est pas seulement la condition essentielle au *commuting* ; il contribuera également à l'approfondissement de l'ensemble des thématiques de coopération transmanche actuelles, et accélérera l'ouverture de nouvelles pistes de développement économique, touristique, de formation, culturel...

f – Meilleure accessibilité aux grands bassins du Nord-ouest européen

Le TER transmanche permettra de renforcer encore l'accessibilité et la reliabilité des territoires du détroit aux grands bassins de population du nord-ouest européen (Londres, Paris, Bruxelles, Pays bas). Il contribuera à un territoire plus intégré et mieux identifié de l'extérieur (sorte de « petite Europe », de nouvel Öresund) qu'il conviendra de nommer et de

labelliser. Cet élément est particulièrement important pour l'attractivité économique du territoire et l'implantation d'entreprises exogènes.

ANNEXES

CONTACTS.....p 143

BIBLIOGRAPHIE.....p 152

CARTES.....p 158

CONTACTS

1 - MINISTÈRES ET ADMINISTRATIONS DECONCENTREES

Institutions françaises

Secrétariat Général aux Affaires Régionales

2 r Jacquemars Gielée 59039 LILLE CEDEX

M. Arnaud DUPONT 33 (0)3 20 30 58 92

M. Gérard FLAMENT 33 (0)3 20 30 57 90

Direction Régionale de l'Équipement

2 r Bruxelles 59000 LILLE

M. Bruno CLEMENT-ZIZA (Observatoire régional de l'Habitat) 33 (0)3 20 49 60 31

M. Denis HURET 33 (0)3 20 49 60 67

Ambassade de France au Royaume-Uni

Mission Economique / Economic Department

21 Grosvenor Place, LONDON SW1X 7HU (00 44 20) 7316 4106 (00 44) 2072 357 080

Mme Alexandra SEMARD

Consulat Général de France

21 Cromwell Road

LONDON SW7 2EN (00 44) 2070 731 200

M. PETITPAS - Chef de chancellerie

Ministère des Affaires étrangères

244 bd St Germain 75007 PARIS

Direction des Français à l'étranger (DFAE)

Service des Français à l'étranger

M. Bernard GENTIL 33 (0)1 43 17 90 00

Institutions Britanniques

Government Office for South East

Bridge House

1 Walnut Tree Close, GUILFORD, Surrey, GU1 4GA (00 44) 1483 882 255

M. Henry MARCHANT

2 - COLLECTIVITES LOCALES

NORD-PAS-DE-CALAIS

Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais

Centre Rihour pl Rihour 59555 LILLE CEDEX

Hervé BEHAGUE (Direction du Tourisme) : 33 (0)3 20 14 57 69
Carole VANDENBROECK(Direction du Tourisme) 33 (0)3 20 14 57 69
M. François DELAGRANGE, Directeur des affaires européennes 33 (0)3 28 82 65 53
Mme Régine BONNET (Direction des Transports) 33 (0)3 28 82 73 11
Mme Anne-Sophie LEGENDRE (Idem)

Conseil Général du Pas-de-Calais

r Ferdinand Buisson 62000 ARRAS, 33 (0)3 21 21 62 62
M. Dominique DUPILET, président

Communauté Urbaine de Lille

1 r Ballon, 59800 Lille
M. Alan FIRTH
M. Simon JODOGNE 33 (0)3 20 21 20 60

Communauté urbaine de Dunkerque

Pertuis de la Marine BP 5530 59386 DUNKERQUE CEDEX 1, 33 (0)3 28 62 71 55
M. Bruno COOREN, directeur des relations européennes
Melle Stéphanie VERBEKE, chargée de mission

Communauté d'Agglomération de Calais

2 r Mollien 62100 CALAIS 33(0)3 21 35 94 94
M. WETZEL, secrétaire général

Ville de Calais

pl Soldat Inconnu 62100 CALAIS 33 (0)3 21 46 66 89
M. LHOMME, directeur de la promotion urbaine

Ville de Boulogne-sur-mer

pl Godefroy de Bouillon 62200 BOULOGNE SUR MER 33 (0)3 21 87 80 80
M. HENON, 1^{er} adjoint
vice président de la communauté d'agglomération du Boulonnais

Communauté d'Agglomération de St Omer

r Albert Camus 62219 LONGUENESSE, 33 (0)3 21 93 14 44
M. FICHOT, vice président

Syndicat Mixte de la Côte d'Opale

Hôtel Communautaire, Pertuis de la Marine, 59386 DUNKERQUE cedex 1
M. Michel AGNES 33 (0)3 28 51 92 35

KENT

Kent County Council

County Hall
MAIDSTONE, Kent, ME14 1XQ

Mme Anne BRIERLEY (statistiques population) (00 44) 1622 221 632
Mme Myriam CARON (transmanche + projet Turner Center) (00 44) 1303 220 530
Mme Catherine CATT (commerce/retail) (00 44) 1622 221 651
Mme Marie DANCOURT-CAVANAGH (direction des affaires européennes)
(00 32) 2504 0750 – (Bruxelles)
M. Graham HERBERT (logement) (00 44) 1622 221 623
M. Lee HARRINGTON
M. Alex KING (vice-président du KCC)
M. Tim MARTIN (directeur de projets) (00 44) 1622 221 618
M. Thomas MOLLOY (projets Interreg)
M. Ron MOYS (coopération transmanche)
Mme Farah MYRIAZIANE (tourisme)
M. David OXLADE (directeur du développement économique)

District Councils

Ashford Borough Council, Civic Centre,
Tannery Lane, ASHFORD, Kent TN23 1PL
M. Paul CLOKIE, chairman (00 44) 1233 331 111
M. Simon BANDY

Canterbury City Council

Council Offices, Military Road, CANTERBURY, Kent CT1 1YW
M. Peter BUNN (0044) 1227 862 000
M. William PETTIT

Dover District Council

Council Offices, Honeywood Road, DOVER, Kent CT16 3PJ, (00 44) 1304 821 199
M. Paul WATKINS, Chairman
M. Roger MADGE, strategic director
M. Chris INWARDS

Shepway District Council

Civic Centre, Castle Hill Avenue, FOLKESTONE, Kent CT20 2QY, (00 44) 1303 850 388
Mme Linda CUFLEY, leader
M. Stephen HAGUES, executive directeur

Thanet District Council

Cecil St, MARGATE CT9 1NX, (0044) 1843 577 000
Tom MAC LOGHLAN
Chris BROOM, Kent Innovation Centre

3 - TOURISME**Comité Régional du Tourisme**

6 pl Mendès France 59800 LILLE
33 (03) 20 14 57 57
Mme Fabienne BASLE
M. Olivier BERAL
Mme Katia BRETON
Mme Sophie DUMORTIER
Mme Karine MOTTE

Comité départemental du tourisme du Pas-de-Calais

rte la Trésorerie BP 79 62930 WIMEREUX
33 (0)3 21 10 34 60
Mme Diana HOUNSLOW

Comité départemental du tourisme du Nord

6 r Gauthier de Châtillon 59000 LILLE
33 (0)3 20 57 59 59
Mme Delphine BARTIE

Office de Tourisme de Lille

42 pl Rihour 59800 LILLE
33 (0)3 59 57 94 15/22
M. Benjamin BELLAY
Mme LEMOINE
M. Bruno GOVAL

Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale

5, place d'Angleterre, 62 200 BOULOGNE-SUR-MER
M. LUBERT 33 (0)3 21 87 33 06

Southern & East England Tourism Board**Tourism South East**

The Old Brew House
Warwick Park
TUNBRIDGE WELLS, Kent, TN2 5TU
Mme Séverine BAEY (0044) 1892 500 316

Kent Tourisme Alliance

Mme Emma BROWN
(0044) 1227 378 184

4 - TRANSPORTS

Eurotunnel

Siège d'exploitation

BP 69, 62 904 COQUELLES cedex, 33 (0)3 21 00 60 00

M. Hervé DECLETY

M. Guy FROMENT, directeur du développement immobilier France 33 (0)3 21 00 59 18

M. Daniel GHOUZY

M. Chris JOHNSON, Regional Development Manager

côté britannique : (00 44) 1303 282 814

M. John KEEFE, Responsable du développement régional, France, 33 (0)3 21 00 44 91

M. Pascal SAINSON, Directeur de l'Exploitation

CONNEX CGEA

169 av Georges Clemenceau 92000 NANTERRE 33 (0)1 46 69 30 00

M. Pierre-François KUHN

TRANSDEV

L'Atrium, 6 place Abel Gance, 92 652 BOULOGNE-BILLANCOURT CEDEX

Mme Sophie ROUSSEAU 33 (0)1 40 94 48 36

T.C.R.B (Transports en Commun Région Boulonnaise)

22 r Gerhard Hansen 62200 BOULOGNE SUR MER 33 (0)3 21 91 95 02

Mme Brigitte DUCROCQ

Direction régionale SNCF Nord-Pas-de-Calais

33 av Charles St Venant 59043 LILLE CEDEX 33 (0)3 28 55 83 40

M. Gérard BALBASTRE, directeur régional délégué

Mme Aude DUMESNIL

Direction Nationale de la SNCF

DTPRL, Transfrontalier Europe

Tour Paris Lyon, 209/211 rue de Bercy, 75585 PARIS CEDEX 12

M. Claude STEINMETZ,

Chef du Département juridique et conventionnel 33 (0)1 53 25 77 18

Melle Alix LECADRE, chargée de mission 33 (0)1 55 25 70 73

Eurostar

Eurostar House, Waterloo Station, LONDON, SE1 8SE, UK

M. Nick MERCER

5 - IMMOBILIER

Agence Immobilière HEXAGONE FRANCE LIMITED

Mme Gwen WILLIAMS
Webster Ho 24 Jesmond St,
FOLKESTONE CT19 5QW, Kent (0044) 1303 221 077

Agence Immobilière WARD & PARTNERS

107 Sandgate Road
FOLKESTONE CT20 2BH (0044) 1303 256 505

Etude René BLONDEL

25 r Tom Souville 62100 CALAIS 33 (0) 3.21.34.50.50
Maître BLONDEL

Etude Serge BORDZAKIAN,

16 La Grand Place 62 650 HUCQUELIERS, 33 (0)3 21 90 52 54
Maître BORDZAKIAN

Banque ABBEY NATIONAL France

70, rue Saint Sauveur, 59 046 LILLE Cedex , 33 (03) 20 18 18 07
Mme Marie LEBLANCS
M. Sébastien DUQUESNE
Mme Nathalie VANDEVILLE

Fédération nationale des SAFER (Sociétés d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural)

91 r Fbg St Honoré 75008 PARIS 33 (0)1 44 69 86 00
M. GUEGAN
M. LEVESQUE

SAFER Flandre-Artois

68 r Jean Sans Peur 59800 LILLE 33(0)3 20 57 93 07
M. RANSON, directeur technique
M. VANDERCRUYSSSEN, ingénieur d'études

Perval Marché Immobilier des Notaires (M.I.N)

44 r La Fayette 75009 PARIS 33(0)1 49 70 56 70
M. François VAUQUELIN

6 - UNIVERSITES

Université du Kent

Centre for European, regional and transport Economics
Keynes college, CANTERBURY, CT 2 7NP, UK
Melle Kate MEREDITH
Pr. Roger VICKERMANN (économie et transports) (00 44) 1227 823 495

Université du Littoral (ULCO)

1 pl Yser BP 22 59375 DUNKERQUE CEDEX 1
M. Bruno BETHOUARD
M. Jean-Marc JOAN 33 (0)3 21 35 21 64
Mme Sabine DUHAMEL 33 (0)3 28 41 78 10
Mme Marion SEGAUD 33 (0) 28 41 71 00

Institut National de la Recherche sur les Transports et leur Sécurité

Centre de Lille-VILLENEUVE D'ASCQ
20, rue Elisée Reclus, BP 317, 59 666 VILLNEUVE D'ASCQ CEDEX 33 (0)3 20 43 83 59
Mme Odile HEDDEBAUT

Université Paris-VII

33 rue Croulebarbe 75013 PARIS
Mme GIBLIN DESVALLEES (géopolitique) 33 (0)1 43 37 04 64

7 - STATISTIQUES

INSEE Nord-Pas-de-Calais

Service études et diffusion (33) (0) 3.20.62.86.82
130 av Prés Kennedy BP 769 59034 LILLE CEDEX
Mme Hélène CHESNEL

National Statistics

Census CustomerServices
M. Richard COPPIN

8 - EMPLOI

EURES Channel Lille

ANPE
Espace Emploi International
12, rue de Jemmapes, 59009 LILLE Cedex 33 (0)3 28 52 20 20
Mme Annie FLORIN

EURES Channel Douvres

SKC
Maison Dieu Road, DOVER, Kent CT16 1DH
M. Patrick HERMANN (0044) 1304 244 357

ANPE Nord-Pas-de-Calais

Direction Régionale
12 r Jemmapes 59000 LILLE 33 (0)3 20 96 54 54
M. Corado DELFINI

9 - DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Agence Française pour les Investissements Internationaux (AFII) à Londres

21 Grosvenor Place, SW1X 7HU LONDON

(00 44) 207 823 1895

M. Rémi GIRARDOT, directeur

APIM (Agence pour la Promotion Internationale de Lille Métropole)

299 Bd Leeds Espace International 59777 EURALILLE, 33 (0)3 59 56 25 00

M. André DELPONT

CCI de Dunkerque

512, avenue de l'Université, BP 1501 DUNKERQUE cedex

33 (0)3 28 22 70 60

M. Jo DAIRIN (également président du Port Autonome)

M. Claude PAYA, chef de service

CCI de Boulogne-sur-mer

98, bd Gambetta, BP 269

62204 BOULOGNE-SUR-MER cedex

M. Michel BAILLIEU, Directeur 33 (0)3 21 99 62 13

Boulogne Développement

bd Bassin Napoléon 62200 BOULOGNE SUR MER 33 (0)3 21 99 44 50

M. Stéphane VERIN

Mme Isabelle WATTIER, projet BOSCO

CCI de Calais

24, bd des Alliés, BP 199

62104 CALAIS cedex

M. Patrick FOURGEAUD, directeur général, 33 (0)3 21 46 00 04

M. Laurent DEVULDER, chef de département

Calais Développement

12 bd Clémenceau

62100 CALAIS

M. Jean-Louis FORMOSA, directeur 33 (0)3 21 34 66 83

Dover Harbour Board

Head Office

Harbour House Marine Parade DOVER CT17 9BU

(0044) 01304) 240 400

M. Howard HOLT

Locate In Kent

2 Kings Hill Avenue, Kings Hill

WEST MALLING, Kent ME194AQ

M; Paul WOOKEY, directeur général (00 44) 1732 520 705

Mme Mandy BEARNE, directeur de la recherche et de la stratégie (00 44) 1732 520 733

Mme Fiona PENDER, ingénieur de recherche (00 44) 1732 520 717

South East England Development Agency

SEEDA Headquarters

Cross lane, GUILDFORD, GU1 1YA (00 44) 1483 484 200

M. Paschal WASCHNIG

10 - SANTE

Fédération Hospitalière de France

33 av Italie 75013 PARIS 33 (0)1 44 06 84 63

M. Pascal GAREL

Agence Régionale d'Hospitalisation Nord - Pas-de-Calais

2, Rue Tenremonde, 59800 LILLE Cedex

Mme Martine LEFEBVRE 33 (0)3 20 06 70 20

Kent and Medway Strategic Health Authority

Preston Hall, London Road, Royal British Legion Village,

AYLESFORD, Kent, ME20 7NJ (0044) 1622 710 161

M. Peter HUNTLEY

11 - ÖRESUND

ÖresundKomiteen

Gammel Kongevej 1, DK 1610 COPENHAGEN V (00 45) 3322 0011

M. Jarl ELSBERG ZINN (00 45) 3326 89 18

Mme PEDEERSEN

BIBLIOGRAPHIE

1 - OUVRAGES, ETUDES, STATISTIQUES (papier)

ADMINISTRATIF ET POLITIQUE

CARASSUS, David et Jean-Jacques RIGAL, Revue Française de Comptabilité, « Les contrôles externes des finances locales en Europe et en Amérique du Nord : vers un modèle hybride ? », avril 1999.

CONSEIL DE L'EUROPE, *Structure et fonctionnement des collectivités locales du Royaume uni.*, éd. du Conseil de l'Europe, 2000.

SYNDICAT MIXTE DE LA COTE D'OPALE, *Actes du colloque : les Rencontres du Littoral 2003*

WARBURTON Matthew, *La décentralisation dans les Etats de l'Union Européenne, le cas du royaume uni*, la Documentation Française, 2003, pp 283-305

INTERREG

DUHAMEL SABINE ET JP RENARD, Hommes et Terres du Nord, « *Le Déroit du Pas-de-Calais et la politique de coopération transfrontalière* », 2002/2, pp 45-50

SGAR NORD-PAS-DE-CALAIS, *Complément de programmation pour l'espace franco-britannique de coopération transfrontalière Interreg III A*

SGAR NORD-PAS-DE-CALAIS, *Kent/Nord-Pas-de-Calais, Interreg IIA, programme 1996-1999, rapport final*, septembre 2003

STATISTIQUES

EUROREGION, INSEE NORD-PAS-DE-CALAIS, ORHA, *Recueil statistique de l'Eurorégion*, décembre 1994, 104p

EUROSTAT, *annuaire statistique des régions 2003*, 170 p

GENTIL Bernard, INSEE première, « *La population française immatriculée à l'étranger est en forte hausse* », n°919, août 2003.

INSEE, Recensement général de la population, 1999, Région Nord-Pas-de-Calais par zone d'emploi.

INSEE, **Profils INSEE Nord-Pas-de-Calais**, *Hors Série n°1 - 2001 ; Hors Série n°2 - 2001 ; n° 1 et 2 - janvier 2000 ; n°1 mars 2001 n°4 - août 2001 ; n°1 - janvier 2002 ; n°5 - mai 2002 ; n°10 - octobre 2002 ; n°3 - mai 2003 ; n°4 juin 2003 ; n°5 - juin 2003, n°7 juin 2003*

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

KENT COUNTY COUNCIL, *Kent Economic Report*, Août 2003

KENT COUNTY COUNCIL, *Kent Prospects*, 2003

KENT COUNTY COUNCIL & LOCATE IN KENT, *Kent Property Market 2003*, 23p

NOEL Benoît, *Petites entreprises et petits entrepreneurs anglo-calaisiens dans le marché des tulles de la première moitié du XIXème siècle*

LOGEMENT

ABBEY NATIONAL, *Marché de la clientèle britannique dans le Nord de la France*, 2002

BARKER Kate, *Review of Housing Supply, securing our Future Housing Needs*, (Report for ODPM), ODPM Literature, Décembre 2003

KENT COUNTY COUNCIL , *Kent Housing Statistics 2001, 2002*

TOURISME

COMITE REGIONAL DU TOURISME NORD-PAS-DE-CALAIS, *schéma régional du tourisme*, 1995-1998

COMITE REGIONAL DU TOURISME NORD-PAS-DE-CALAIS, *les indices du tourisme 2002*

COMITE REGIONAL DU TOURISME NORD-PAS-DE-CALAIS, KENT COUNTY COUNCIL, *l'activité touristique dans la région transmanche 2001*

COMITE REGIONAL DU TOURISME NORD-PAS-DE-CALAIS, MARKET VOICE, *Etude des flux transmanche*, 2000, 108p.

SANTE

COUVRIE Géraldine, "To What extent is cross-border health care likely to develop between France and Great-Britain?" Dissertation submitted for the degree of Master of Arts, Groupe ESC Rennes, Novembre 2003

TRANSPORTS

HEDDEBAUT, Odile, *Cross border governance in the European Union*, Université de Nimègue, éd. Routledge, 2004

HEDDEBAUT, Odile, Géojournal, “*The binational cities Dover and Calais and their region*”, 2001, n°54 pp.61-71

JOAN Jean-Marc et alii, *Evaluation des retombées du tunnel sous la manche 10 années après sa mise en service*, Université du Littoral de la Côte d’Opale, 2004., 227p

STRATEGIC RAIL AUTHORITY, *Integrated Kent Franchise*, Train Service Specification, février 2004.

VICKERMAN Roger et alii, *The impact of the channel tunnel on Kent and relationships with Nord-Pas-de-Calais*, Université du Kent, 2004, 77p

FORMATION, EDUCATION :

Journal de l’Université de la Côte d’Opale : l’Esprit de la Côte, numéro 38, mars 2004

2 – ARTICLES DE PRESSE

LE MONDE, « *Avis de coup de vieux en Manche du Nord* », non daté.

LE MONDE, « *Anglais, Français, Allemands... chacun son sud* », non daté.

LE MONDE, « *La reine Elizabeth célèbre en France un siècle d’Entente cordiale* », le 6 avril 2004.

LE MONDE, « *La direction d’Eurotunnel reconnaît par avance sa défaite* », 8 avril 2004.

LE MONDE, « *Les communistes du Nord-Pas-de-Calais jouent l’opposition au PS* », le 16 avril 2004.

LE MONDE, **Supplément Emploi**, « *Le Royaume Uni fait feu de tout bois dans sa lutte contre le chômage* », Alain BEUVE-MERY, le 20 avril 2004.

LE MONDE, « *Il y a une limite au prix pour le maintien de la Grande-Bretagne dans l’UE* », Dominique STRAUSS-KAHN et Giuliana AMATO, les 30-31 mai 2004

LE MONDE, « *Eurotunnel accroît ses pertes et attend un coup de pouce des pouvoirs publics* », le 26 juin 2004.

LE MONDE, « *Le redressement d’Eurotunnel prend du retard* », le 7 juillet 2004.

LE MONITEUR DES TRAVAUX PUBLICS, « *Eurostar : le tronçon à grande vitesse porte le trafic à un niveau record* », le 10 mars 2004.

LE MONITEUR DES TRAVAUX PUBLICS, « *les Anglais toujours plus nombreux en France* », 17 mai 2004

NORD LITTORAL, « *Rêvons un peu sur la côte* », Bruno Bonduelle, le 20 mars 2003.

PROPERTY.TELEGRAPH.CO.UK, « *Take the strain off Kent, get a supertrain from Calais* », le 19 avril 2003

SHEPWAY TODAY, mars 2004

THE TELEGRAPH, « *Rude awaking for french dream* », le 26 avril 2003

TIMES 2 – FEATURES, « *Le commute : how far would you go?* », le 28 avril 2003

3 - SITES INTERNET

INSTITUTIONS :

Ambassade de France au Royaume Uni :

<http://www.ambafrance-uk.org/asp/hp.asp?LNG=fr>

Commission Européenne EUROPA : <http://europa.eu.int/citizensrights/>

Conseil de l'Europe : coopération transfrontalière

http://www.coe.int/T/F/Affaires_juridiques/Démocratie_locale_et_régionale/Coopération_transfrontalière/

Site officiel de l'Entente cordiale : <http://www.entente-cordiale.org/index1.php>

Ministère des Affaires étrangères : service de l'expatriation :

<http://www.expatries.org/bouquet/>

Assemblée des Français de l'étranger : <http://www.csfe.org/index.asp>

Conseil supérieur des Français de l'étranger :

<http://www.csfe.org/csfe.asp?ThNum=Th00000091&info=1>

Les Français de Londres : http://members.tripod.com/~french_uk/

Office of Deputy Prime Minister : <http://www.odpm.gov.uk/>

Kent County Council

<http://extranet6.kent.gov.uk/kcc/home/home.aspx>

<http://www.kent.gov.uk>

District d'Ashford

http://www.ashford.gov.uk/pages/use_map/loc_auth.jsp

Medway Council

<http://www.medway.gov.uk/>

South East England Regional Assembly (SEERA)

<http://www.southeast-ra.gov.uk>

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI :

Agence Française pour les investissements internationaux :

<http://www.investinfrance.org/France/?l=fr>

Agence France des investissements Internationaux à Londres :

<http://www.investinfrance.org/UK/>

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Nord-Pas-de-Calais :

<http://www.nordpasdecalais.cci.fr/www/home.aspx>

Citoyens d'Europe : <http://www.citizens.eu.int>

Emploi International : <http://www.emploi-international.org>

Eurès Channel : <http://www.eureschannel.org/>

Eurès ; emploi en Grande Bretagne :

<http://europa.eu.int/eures/main.jsp?catId=472&acro=1mi&lang=fr&recordLang=fr&parentId=&countryId=UK®ionId=UK-8&mode=surpluses>

Invest in northern France : <http://www.locatenorthfrance.com/index.html>

Locate in Kent : <http://www.locateinkent.com/FR/>

Logistics in Europe : <http://www.logistics-in-europe.com/npca-gb/index.html>

Région transmanche : <http://www.regiontransmanche.com/french/main.html>

Tonic : <http://www.tonic-network.net/fr/kent/default.htm>

STATISTIQUES :

Kent County Council : services statistiques

<http://www.kent.gov.uk/sp/lutp/spig/home.html>

National statistics : <http://www.statistics.gov.uk/default.asp>

INSEE Nord-Pas-de-Calais : http://www.insee.fr/fr/insee_regions/nord-pas-de-calais/home/home_page.asp

Atlas Transmanche : <http://infodoc.unicaen.fr/OhRAGE/atlas/Presentation/>

TRANSPORTS :

Channel Tunnel Rail Link : <http://www.ctrl.co.uk/introduction/stations.asp?L=2&SL=8>

Eurotunnel : <http://www.eurotunnel.com/frcMain/frcCompany>

TOURISME :

Agence de développement touristique et culturel de la Côte d'Opale
<http://www.cote-dopale-adtco.com/>

Centre Régional de Documentation Pédagogique du Nord-Pas-de-Calais :
<http://crdp.ac-lille.fr/crdp-kent/>

Réseau des Places Fortes : <http://www.fortifications.org/>

Le Kent sur le Web : http://crdp.ac-lille.fr/crdp-kent/version_fr/webkent.htm

Kent Tourism Alliance : <http://www.kenttourism.co.uk/fr/index.asp>

Route du Patrimoine Maritime : http://www.maritimeheritagetrail.co.uk/index_fr.php

Plaisance côte d'Opale : <http://www.plaisance-opale.com/home.php?l=fr>

South East England Tourism : http://www.southeastengland.uk.com/welcome_fr.html

Tourisme dans le Kent : <http://www.travellers-world.info/areas/a15.html>

UNIVERSITE TRANSMANCHE :

Bulletins de l'Université du Littoral : <http://www.univ-littoral.fr/comm/ec.htm>

SANTE :

National Health Service : <http://www.nhsdirect.nhs.uk/>

CARTES

n°1 : L'évolution de la population du Kent et du Nord-Pas-de-Calais depuis une dizaine d'années

n°2 : Le solde naturel comparé entre les deux territoires du Kent et du Nord-Pas-de-Calais

n°3 : Le solde migratoire comparé entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais

n°4 : Comparaison du taux des plus de 75 ans entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais

n°5 : Comparaison du taux des moins de 15 ans entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais

n°6 : Comparaison de la taille des ménages entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais

n°7 : Les Français du Kent et des Britanniques du Nord-Pas-de-Calais

n°8 : Comparaison de la part de logements individuels dans le parc total de logements entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais

n°9 : Comparaison de la part des logements locatifs sociaux dans le parc de logements entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais

n°10 : Comparaison de la part de logements vacants sur le parc total de logements entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais

n°11 : Comparaison du taux de propriétaires de leur résidence principale entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais

n°12 : Comparaison du taux de résidences secondaires sur le parc total de logements entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais

n°13 : Comparaison des prix des maisons entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais

n°14 : Fréquence des traversées transmanche proposées aux voyageurs par mode de transport

n°15 : Tarifs des traversées transmanche proposés par mode de transport

n°16 : Flux d'automobiles transportées en transmanche par mode de transport

n°17 : Parts de marché du trafic transmanche de voiture par mode de transport

- n°18 : **Flux d'autocars transportés en transmanche par mode de transport**
- n°19 : **Flux de poids lourds transmanche par mode de transport**
- n°20 : **Tonnages transportés en transmanche de la Côte d'Opale vers la Grande-Bretagne**
- n°21 : **Origine des passagers transmanche**
- n°22 : **Destination des passagers transmanche**
- n°23 : **Destination des passagers transmanche (à la journée)**
- n°24 : **Destination des passagers transmanche (en séjour)**
- n°25 : **Motivations des passagers transmanche**
- n°26 : **Lieux visités par les passagers transmanche**
- n°27 : **Durée des déplacements des passagers transmanche**
- n°28 : **Lieux de séjour des passagers transmanche**
- n°29 : **Types d'hébergement des passagers transmanche**
- n°30 : **Actifs résidant en France et travaillant en Grande-Bretagne**
- n°31 : **Comparaison des taux de chômage entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais**
- n°32 : **Comparaison des taux d'actifs travaillant dans le secteur primaire entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais**
- n°33 : **Comparaison des taux d'actifs travaillant dans le secteur secondaire entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais**
- n°34 : **Comparaison des taux d'actifs travaillant dans la construction entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais**
- n°35 : **Comparaison des taux d'actifs travaillant dans le secteur tertiaire entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais**
- n°36 : **Carte de synthèse du *Commuting***