

n° 005202-01

juillet 2008

L'apport du groupe Eurotunnel au développement économique en partenariat avec les collectivités territoriales locales autour du terminal français

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport n° 005202-01

**L'apport du groupe Eurotunnel
au développement économique en partenariat
avec les collectivités territoriales locales autour du terminal français**

**Gérard RUIZ
Inspecteur Général de l'Équipement**

Juin 2008

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Conseil Général de l'Environnement et
du Développement Durable

La Défense, le 31 juillet 2008

Le Vice-Président

**Monsieur le Président de la Délégation française
à la commission intergouvernementale
au tunnel sous la Manche**

Affaire suivie par : Gérard RUIZ
Gerard.Ruiz@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01.40.81.99.57 - Fax : 01.40.81.23.95

Rapport n° 005202-01 : L'apport du groupe
Eurotunnel au développement économique en
partenariat avec les collectivités territoriales locales
autour du terminal français

Par note du 23 avril 2007 vous avez demandé au Conseil Général des Ponts et Chaussées de diligenter une mission sur l'évaluation des projets des collectivités locales dans l'environnement du terminal français du tunnel.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi à cet effet par M. Gérard RUIZ, Inspecteur Général de l'Équipement.

La mission a consisté à examiner la manière dont le concessionnaire du lien fixe a participé, à partir de ses activités sur la zone du terminal français, au développement local du territoire du Calais et à analyser les perspectives d'avenir dans ce domaine.

L'ambition des concepteurs de faire du lien fixe un élément structurant de l'économie locale a été partiellement réalisée par le développement d'une zone d'activités commerciales, implantée dès l'ouverture du tunnel sur les terrains mis dans la concession, côté français.

Cette zone qui regroupe, outre l'infrastructure du terminal, un centre commercial dénommé « Cité de l'Europe », un centre d'affaires et un centre hôtelier tire une grande partie de son activité de la fréquentation de la clientèle anglaise, en raison notamment du différentiel de taxe de part et d'autre de la Manche.

Elle regroupe 6 000 emplois mais est perçue par les responsables locaux de la ville de Calais comme un concurrent direct au développement économique du centre ville et en opposition avec les programmes de réaménagement urbain prévus par la collectivité.

Cette situation n'a pas permis de déboucher sur la deuxième tranche d'aménagements de la ZAC II, qui a vu de nombreux projets échouer du fait de cette opposition entre la ville et la zone du terminal.

D'autre part, l'arrivée du tunnel sous la Manche a été vécue à l'origine comme un concurrent des opérateurs maritimes assurant les liaisons entre les ports de Boulogne, Calais, Dunkerque et Douvres côté anglais, entraînant un recentrage du trafic transmanche sur Calais.

Il en a résulté une forme d'exclusion du groupe Eurotunnel de la stratégie économique territoriale, exclusion confortée par les propres difficultés financières du groupe jusqu'à la récente réorganisation de son capital.

La situation d'extraterritorialité d'Eurotunnel et la difficile collaboration entre les ports du littoral du Nord Pas-de-Calais, ont fait que les équipements logistiques impliqués par la croissance du trafic de fret transmanche se sont implantés hors du territoire du Calaisis.

Concernant la valorisation touristique du littoral, seule l'opération Grand Site autour des deux caps, dont le pilote est le Conseil Général est en voie de finalisation et donne lieu à une réelle collaboration avec Eurotunnel.

Compte tenu de la volonté publique de développer le fret ferroviaire, dans un contexte de croissance du fret transmanche, il paraît nécessaire d'intégrer Eurotunnel dans le jeu économique local en en faisant un partenaire à part entière des ports du littoral de la région Nord Pas-de-Calais.

C'est pourquoi, l'auteur du rapport propose une série de recommandations aux différents niveaux d'acteurs concernés par le développement économique local :

- 1 Pour la Délégation française auprès de la Commission Intergouvernementale, il est suggéré que soit réalisé régulièrement un rapport d'information sur les actions de développement local impliquant Eurotunnel.
- 2 Pour l'Etat et les collectivités territoriales, région et département, la proposition est de mettre en place une concertation régulière afin d'assurer la complémentarité des stratégies des ports en y associant Eurotunnel pour mieux tirer partie des flux liés au fret ferroviaire transmanche.
- 3 Pour Eurotunnel enfin, il est proposé d'intensifier la collaboration du groupe pour des projets de développement touristique du littoral et de conventionner avec les collectivités locales pour les actions visant à promouvoir le littoral du Pas-de-Calais. Il appartient également au groupe de proposer des partenariats économiques avec les autorités responsables des ports du littoral pour assurer la reconnaissance de celui-ci comme une zone économique majeure de la Région Nord Pas-de-Calais.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site internet du ministère interviendra, sauf instruction contraire de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.



Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 005202-01

- le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire	1 ex
- le directeur du Cabinet	1 ex
- le secrétaire d'Etat chargé des transports	1 ex
- le directeur du Cabinet	1 ex
- le Président de la Délégation française à la CIG du Tunnel sous la Manche	1 ex
- le Secrétaire général du Tunnel sous la Manche	15 ex
- le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer	1 ex
- le Préfet du Pas-de-Calais	1 ex
- A. GRAVES, DDE du Pas-de-Calais – coordination littoral	1 ex
- le vice-président du CGEDD	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGEDD	7 ex
- les secrétaires des 2ème et 3ème section du CGEDD	2 ex
- M. RUIZ	1 ex
- archives CGEDD	1 ex

SOMMAIRE

NOTE DE SYNTHÈSE	5
I - RAPPEL DE L'OBJET DE LA MISSION	9
II - RAPPEL HISTORIQUE DE LA MISE EN PLACE DU LIEN FIXE	10
III - LA SITUATION ÉCONOMIQUE LOCALE ET LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU CALAISIS AU SEIN DE LA RÉGION NORD-PAS-DE-CALAIS	12
A - Quelques données institutionnelles locales sur le Calaisis	12
B - Les autres acteurs du développement local concernés par le Transmanche	17
1- Les acteurs territoriaux et l'État	17
2- Les autres acteurs économiques du littoral	31
IV - L'ÉVALUATION DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT LOCAL ET LA PLACE D'EUROTUNNEL	45
1- L'intégration locale d'Eurotunnel	45
1.1- L'arrivée d'un concurrent qui n'est pas bienvenu	45
1.2- Des difficultés financières liées au remboursement de la dette	46
1.3- Des actions de développement réelles mais ignorées ou occultées	46
2- Le développement du trafic Transmanche au profit de l'économie locale	47
3- Renforcer l'accompagnement des projets locaux dans le cadre de la maîtrise foncière d'Eurotunnel	49
CONCLUSION	57
Annexe 1 - lettre de commande de la DFCITM	62
Annexe 2 - lettre de mission	63
Annexe 3 - liste des personnes rencontrées au cours de la mission	64

Note de synthèse

sur l'apport du groupe Eurotunnel au développement économique en partenariat avec les collectivités locales autour du terminal français

La mission a consisté à examiner la manière dont le concessionnaire du lien fixe a participé, à partir de ses activités sur la zone du terminal français, au développement local du territoire du Calaisis et d'analyser les perspectives d'avenir dans ce domaine.

Cette ambition de faire du lien fixe un élément structurant de l'économie locale s'est traduite dès le départ par l'attribution d'un foncier important (800 hectares) lors de la signature de la convention de concession.

Outre que ce foncier devait supporter l'infrastructure propre à l'activité du gestionnaire, il était prévu l'implantation d'installations commerciales (ZAC I) ou de technologies innovantes (ZAC II) .

Depuis l'ouverture du lien fixe jusqu'à aujourd'hui, des rapports et études ont montré que cette ambition initiale des concepteurs du tunnel sous la Manche, n'avait été que partiellement tenue¹.

Sur la ZAC I tout d'abord, a été réalisé dès la mise en service du tunnel, une zone commerciale , « la Cité de l'Europe » qui a connu immédiatement un grand succès tant auprès des clientèles locales que des clientèles d'Outre Manche. Le succès de cette zone était du en grande partie au différentiel de taxes existant entre les deux rives de la Manche. La croissance de l'activité s'est poursuivie jusqu'à la suppression du "duty free" en 1997 qui a entraîné une diminution importante de son volume d'activité .

La zone commerciale a bénéficié par la suite d'un centre hôtelier et d'un centre d'affaires qui semblent avoir atteint aujourd'hui leur extension maximum.

Cette zone qui compte environ 6000 emplois, est cependant très dépendante du différentiel de taxes en faveur du territoire français par rapport au côté britannique et son équilibre reste fragile et dépend de son attractivité auprès de nos voisins britanniques.

Par contre le centre d'affaires déjà ancien dans ses aménagements peine à fixer des opérateurs.

Cette zone commerciale est toutefois directement concurrencée par la saturation en commerces du territoire entre les agglomérations de Boulogne, Dunkerque et Saint Omer.

La difficulté majeure réside toutefois dans l'aménagement de la ZAC II pour laquelle l'ambition d'en faire une vitrine de technologies avancées en cohérence avec la performance technique que fut la réalisation du lien fixe, n'a pu être concrétisée jusqu'à ce jour.

La Communauté d'Agglomération du Calaisis, s'est toujours montrée réservée sur les divers projets envisagés sur cette zone.

La ville de Calais, touchée par un déclin régulier de ses activités industrielles traditionnelles, a manifesté un manque d'intérêt à développer des actions sur la zone terminale dans la crainte de ne pas pouvoir conduire ses propres projets qui visaient à développer des zones concurrentes à l'est de la ville dans un souci de rééquilibrage urbain et économique de son territoire.

La seule exception à ce marasme économique, est le développement du port qui a bénéficié de la restructuration du Transmanche maritime au détriment du port de Boulogne.

¹ Voir le rapport INRETS – Trace 1990 et l' Etude de l'Université du Littoral- 2004 cités dans le rapport

S'est également greffée sur cette opposition en matière d'aménagement de l'espace, l'opposition systématique dont le concessionnaire du tunnel a été frappé par les élus et responsables du développement économique du littoral Nord Pas de Calais, qui ont vu dans le lien fixe un concurrent à leur stratégie portuaire plutôt qu'un partenaire avec qui développer des complémentarités pour fixer les moyens logistiques impliqués par le développement du trafic Transmanche, à l'inverse du côté anglais, où le port de Douvres a tiré profit de la création du lien fixe pour se repositionner et développer son activité.

Il en a résulté une situation d'extraterritorialité du concessionnaire qui n'a pratiquement jamais été associé aux choix d'aménagement stratégiques du territoire calaisien.

Cette exclusion du panorama économique local a été confortée par l'attitude du gestionnaire, lui-même confronté à de sérieuses difficultés internes dues au poids de son endettement au regard d'une activité initialement surestimée.

Cette situation qui s'est conclue en 2005 et 2006, par la mise en place d'un plan social, tend aujourd'hui à s'inverser, par la croissance régulière du fret routier qui utilise le tunnel, un nouveau positionnement marketing par rapport aux opérateurs maritimes du Transmanche, privilégiant qualité et régularité des services, mais surtout par la restructuration de l'endettement de la société réussie par son PDG, permettant à Eurotunnel de dégager pour la première fois un résultat bénéficiaire.

Dans ce contexte, les projets de développement prévus par les communes d'implantation du terminal français du lien fixe, auxquels Eurotunnel avait apporté son soutien ou son expertise, avaient été mis entre parenthèse et n'ont pu être concrétisés pendant cette période

Il est apparu, au cours de cette mission, que le contexte local, les oppositions historiques entre les acteurs économiques du littoral et avec Eurotunnel, la volonté des responsables de la Communauté d'Agglomération du Calaisis de maintenir des activités industrielles en déclin, n'ont pas permis de bénéficier des infrastructures associées à la réalisation du tunnel (Autoroutes, LGV, gare Eurostar).

Les plateformes logistiques nécessitées par les flux de marchandises transitant par le Transmanche vers le reste de l'Europe ou vers la Grande Bretagne se sont mises en place à l'intérieur du territoire régional autour de la métropole lilloise. Celle-ci a bénéficié de son positionnement au carrefour des grands flux de circulation de fret vers le Nord et la région parisienne.

La réorganisation de la propriété des ports du littoral entre l'Etat (Dunkerque) et la Région (Calais et Boulogne), le rapprochement programmé des CCI gestionnaires des ports régionaux, peuvent constituer les prémices d'une collaboration pour la gestion du fret maritime et routier transitant par le Détroit. Dans ce contexte, le groupe Eurotunnel semble vouloir jouer un rôle en se positionnant comme opérateur de fret par l'intermédiaire de sa filiale Europorte 2 devenue opérationnelle en novembre 2007.

Dans ce cadre le rôle de la gare de Fréthun et son devenir par rapport à la nouvelle liaison à grande vitesse par Eurostar entre Londres et Paris ou Bruxelles est à prendre en considération par tous les acteurs concernés.

Au sujet du développement de projets d'aménagements portés par les collectivités locales, Eurotunnel qui avait initialement accompagné les études et réflexions menées par les municipalités proches du terminal, a suspendu sa collaboration au moment où elle a vécu ses difficultés financières internes. Depuis la réorganisation de son capital et l'apparition d'un premier résultat net positif en 2007, elle s'intéresse à nouveau à l'aménagement d'équipements touristiques sur le littoral, en particulier un projet de golf sur la commune de Sangatte ainsi qu'un projet de centre

muséographique sur la traversée de la Manche près du site des Deux Caps, qui bénéficie d'une Opération Grand Site sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général du Pas de Calais.

Le groupe est partenaire de la politique du Conseil Général à travers une convention en préparation entre les deux parties, qui vise à promouvoir le développement et l'aménagement du territoire de la Côte d'Opale et notamment les échanges transfrontaliers à l'occasion des Jeux Olympiques de Londres en 2012, jeux pour lesquels, le département se positionne comme une base arrière de la capitale britannique, pour l'entraînement de délégations sportives et l'accueil et l'hébergement des visiteurs lors des JO.

Après avoir ainsi analysé la réalité de l'impact de l'activité du groupe Eurotunnel sur le territoire du Calaisis et examiné plus largement le contexte économique du littoral, il est apparu que la situation de blocage et même d'exclusion historique d'Eurotunnel dans tous les projets d'aménagements locaux est en train de se modifier.

La prise de conscience par les élus et responsables économiques locaux du retard pris dans l'aménagement de structures logistiques, permettant de capter les flux de fret entre le continent et les îles britanniques, la durabilité de la crise industrielle touchant l'économie du Calaisis et la complémentarité indispensable entre les ports du littoral offrent l'occasion de jouer une nouvelle carte du développement local s'appuyant sur la valorisation touristique de ce littoral afin de capter des utilisateurs du Transmanche, de rechercher la complémentarité dans les aménagements proches du terminal moins dans un sens de création de nouvelles zones commerciales dont le territoire est déjà saturé et plus orienté vers des activités innovantes en cohérence avec l'importance du lien fixe pour faire de cette zone une vitrine des activités liées à la logistique des flux de marchandises et de voyageurs.

L'association du lien fixe à la stratégie des ports du littoral, comme le quatrième port de la région est indispensable.

Pour cela, il convient que les attitudes des responsables locaux se modifient dans le sens d'une plus grande concertation et de la recherche d'une complémentarité qui n'a pas toujours eu cours sur ce territoire.

C'est pourquoi, en conclusion de ce rapport il est proposé une série de recommandation à l'attention de ces responsables, aux différents niveaux:

- la Délégation Française auprès de la Commission Inter gouvernementale du Tunnel sous la Manche, tout d'abord, devrait s'attacher à produire ou faire produire un rapport régulier d'information sur les actions de développement local impliquant le gestionnaire du lien fixe. Elle devrait également encourager le groupe Eurotunnel et les collectivités locales à conventionner à l'image de la convention en préparation avec le Conseil Général de façon à valoriser la zone littorale, dont le foncier de la concession, pour en faire une vitrine d'activités économiques innovantes comme l'avaient souhaité les initiateurs du lien fixe.
- L'Etat et les autorités régionales et départementales ensuite, doivent s'impliquer de façon coordonnée dans l'organisation des structures touchant au développement du fret transmanche sur le littoral. Le développement attendu du fret ferroviaire, la réorganisation de la politique touchant aux ports, constituent une occasion, qui ne se représentera certainement plus, pour mettre en place une concertation régulière pour créer les synergies indispensables au développement complémentaire des ports afin de faire du littoral et de l'arrière pays du Calaisis une plateforme économique majeure. Cette concertation pourrait être matérialisée par un volet du contrat de pays associant l'Etat, la Région, le Département, la CIG et le groupe Eurotunnel.

- Le gestionnaire du lien fixe Eurotunnel enfin, devrait s'attacher à relancer une collaboration accrue avec les collectivités locales d'implantation du terminal ,sur les projets de développement local, soit sous la forme d'une assistance de conception soit comme opérateur aménageur, en particulier pour le foncier faisant partie de la concession (ZAC II). Un conventionnement systématique avec ces collectivités sur la réalisation d'actions ou de projets communs, serait de nature à donner une lisibilité plus grande de l'implication d'Eurotunnel dans l'aménagement et le développement économique locaux.

La promotion du littoral calaisien auprès des populations et touristes britanniques peut constituer un champ de collaboration efficace pour laquelle Eurotunnel dispose d'une réelle valeur ajoutée en tant que gestionnaire des navettes de transbordement de part et d'autre du tunnel.

Une action prioritaire pourrait être de communiquer plus largement pour faire connaître la technicité et le savoir faire de la principale entreprise du Calaisis, profondément ignorés par les populations et les élus locaux de manière à réinsérer Eurotunnel dans le contexte du développement local.

II - Un rappel historique de la mise en place du lien fixe

Il convient de distinguer deux grandes périodes depuis le traité de Cantorbery et la création du lien fixe:

Une période de travaux pour la réalisation technique du lien fixe de 1987 à 1994, date d'ouverture du Tunnel au trafic.

On passera rapidement sur cette période dans le cadre de ce rapport .

Il faut simplement souligner deux éléments marquants : il s'agit d'un projet binational dont ni les élus locaux dans leur grande majorité, ni les commerçants ne veulent , à cette époque, car de nature à concurrencer les activités Transmanche des ports de Boulogne et de Calais particulièrement lucratives. Le projet est cependant porteur de forts espoirs de développement³, C'est ensuite une période de forte activité de génie de travaux publics drainant des moyens considérables (coût de la réalisation 15 milliards Euros, soit deux fois plus cher que prévu) et de très nombreux emplois satisfaits par une main d'oeuvre exogène et temporaire qui a disparu avec l'achèvement des travaux, laissant le Calais à ses difficultés récurrentes de déclin industriel et de chômage endémique.

La période d'exploitation par Eurotunnel du lien fixe depuis 1994.

Celle -ci n'est pas linéaire en matière d'activité et de partenariat local.

- Au début, l'activité d'Eurotunnel est en croissance dans son métier principal de gestionnaire du lien fixe. C'est la période où se créent les équipements commerciaux prévus sur la zone du terminal. C'est l'aménagement de la cité de l'Europe qui génère un trafic transmanche important du fait du différentiel de prix entre les produits outre manche et sur la zone du terminal (-30%). Cette période correspond à la quasi disparition du terminal de ferries du port de Boulogne.
- A partir de 1997, cette situation avantageuse disparaît avec la fin du « duty free ». C'est la période où le lien fixe est complété par d'autres équipements structurants : ligne TGV Paris. Lille-Londres, autoroutes 16 et 26 qui modifient le paysage territorial et font de Calais le principal lieu de concentration et d'échange des flux routiers et ferroviaires de marchandises et de voyageurs entre la Grande Bretagne et le continent, au détriment des autres liaisons maritimes sur la Manche, notamment le terminal de Boulogne, tout en provoquant la restructuration des opérateurs maritimes du Transmanche et la concentration de ce trafic sur le port de Calais.

L'autoroute A16, prévue avant la réalisation du tunnel, va assurer une fonction de rocade urbaine gratuite entre les trois agglomérations du littoral et la frontière belge, augmentant ainsi l'attractivité de la zone du terminal français du lien fixe. Le coût de l'ensemble de ces infrastructures a été estimé à 6,16 milliards €, soit la moitié environ du coût de réalisation du tunnel⁴.

3 Voir le rapport établi par l'INRETS / TRACES en Septembre 1990

4 Source :université du littoral in Evaluation des retombées du tunnel sous la Manche 10 ans après sa mise en service – Mai 2004 p.62

C'est aussi le moment où la question de l'immigration clandestine et celle du centre d'hébergement de Sangatte font la une de tous les médias en raison des problèmes politiques liés à l'immigration et à l'afflux de ces immigrés qui tentent par tous les moyens de passer en GB, faisant du territoire du terminal et de la ville de Calais, le lieu de fixation de tous les débats politiques autour de ces personnes.

Le centre est fermé fin 2002, mais le problème des immigrés vivant de manière précaire dans Calais et ses environs immédiats continue à donner une image négative de celle-ci et à renforcer les contrôles lors du passage entre la France et la Grande Bretagne, même si le phénomène s'est déplacé, en partie, du terminal Eurotunnel en raison des contrôles effectués et de la suppression du centre d'hébergement, vers celui du port de Calais et du centre ville lui même.

En 2004, l'activité d'Eurotunnel et son implication locale dans les projets d'aménagement autour du terminal français sont fortement compromises en raison de la crise financière traversée par la société concessionnaire.

Sans revenir sur les raisons de cette crise, elle a pour conséquence de figer tous les projets autour du terminal, la préoccupation principale des dirigeants étant de retrouver une marge de manoeuvre financière au regard des déficits générés par la dette et l'insuffisance de rentabilité de l'activité .

Insuffisance de rentabilité due , notamment, à la guerre des tarifs que se livrent Eurotunnel et les sociétés maritimes pour capter le trafic transmanche, mais aussi à une baisse du trafic total Transmanche au cours de cette période.

La société connaît un plan social particulièrement douloureux en 2005-2006 (400 ETP , soit 891 personnes concernées) et des épisodes difficiles en matière de gouvernance, fortement médiatisés.

Une des conséquences de cette situation est le désengagement de la société de tous les projets locaux sur lesquels l'équipe de direction précédente avait pris position, entraînant par là une mise à l'écart volontaire ou non d'Eurotunnel de tous les projets stratégiques régionaux et une désinformation dommageable sur l'activité même d'Eurotunnel⁵.

Depuis Juillet 2007 et la réussite de l'opération de renégociation de la dette de la Société Eurotunnel menée par l'actuel PDG, suivie par la création de la nouvelle société d'exploitation du lien fixe, dénommée Groupe Euro Tunnel (GET SA) , les choses semblent se décanter pour l'avenir.

Les projets de développement autour du coeur de métier de Eurotunnel, la mise en place 2007 de sa filiale de fret ferroviaire Europorte 2, l'achèvement en novembre de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Paris et Londres, et la croissance continue du trafic des navettes de camions et de voitures particulières avec un repositionnement tarifaire en cohérence avec la qualité et la régularité du service attendu, plus conforme aux règles de rentabilité de l'entreprise, laissent à penser que des jours plus sereins attendent le groupe Eurotunnel.

La volonté exprimée par J. Gounon, le PDG de la société, de développer localement l'image de son entreprise en s'associant davantage aux projets locaux ou en cherchant à finaliser des projets étudiés au cours de la première période, témoignent d'un retour à une situation plus normale.

5 Le poste dépenses de fonctionnement du service développement immobilier du groupe, qui gère les aspects fonciers et les projets immobiliers en partenariat avec les collectivités locales a été réduit de 53% entre 2003 et 2006 (source Eurotunnel)

D'autre part, depuis l'ouverture du tunnel, de nombreux acteurs politiques et économiques locaux ayant changé (élus locaux, responsables de la CCI de Calais) les oppositions au gestionnaire du lien fixe ne sont plus aussi systématiques que par le passé, même si celui-ci n'est pas partie intégrante du développement local et semble vivre toujours dans un relatif contexte d'extraterritorialité économique et sociale.

III - La situation économique locale et les projets de développement du Calaisis au sein de la région Nord Pas de Calais

A - Quelques données institutionnelles locales sur le Calaisis

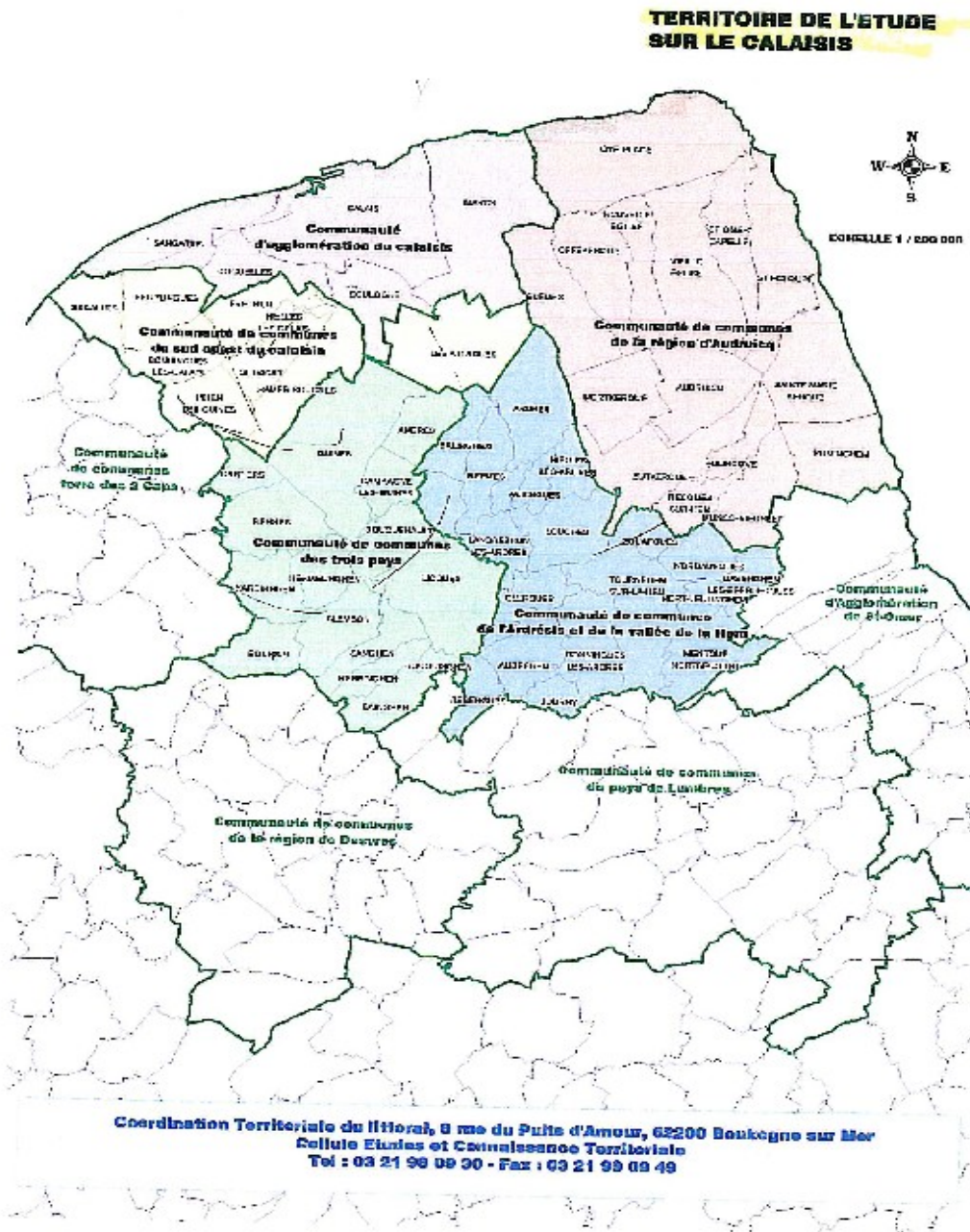
Le pays du Calaisis comprend 4 communautés de communes et une communauté d'agglomération regroupant 158 000 habitants dont les deux tiers sur la Communauté d'Agglomération du Calaisis.

Cette structure territoriale est sans pertinence d'un point de vue géographique et sans véritable unité politique et économique ni culture d'intercommunalité⁶.

La zone du Calaisis est particulièrement bien desservie par les infrastructures de communications : Deux autoroutes, une LGV reliant Calais à Paris en 1h30, un port assurant un lien maritime avec la Grande Bretagne, un lien fixe ferroviaires , le tunnel sous la Manche , ouvrage exceptionnel faisant de Calais un des premiers complexes logistiques en France avec 57 MT de marchandises traitées et plus de 26 M de voyageurs transportés (port + tunnel navettes et Eurostar) en 2007.

6 Diagnostic de territoire interministériel du Calaisis – juin 2007 Point 1.1 – DDE 62

Carte 2 : Territoire du pays du Calaisis



Un déséquilibre entre les différentes zones du Calais

Un littoral sauvegardé à l'Ouest de Calais et un site majeur (Opération Grand site des 2 caps) sont plutôt tournés vers les loisirs et le tourisme de passage (projets de golf, base nautique, projet de musée de la traversée de la Manche). Le Conseil Général est le Maître d'Ouvrage de l'opération Grand Site. A l'est de Calais se trouve la réserve naturelle du Platier d'Oye, polder de prairies humides et de vasières fréquenté par de nombreuses espèces d'oiseaux.

Le littoral entre Oye et Calais est concerné par l'extension de la zone industrielle de la ville.

Les activités industrielles traditionnelles du Calaisis sont en déclin (dentelle, chimie,..) et ces sites industriels connaissent une phase de reconversion difficile à assurer (site UMICORE).

Les emplois sont faiblement qualifiés et le taux de chômage important (15,3%, en décembre 2006, le plus élevé de la région).

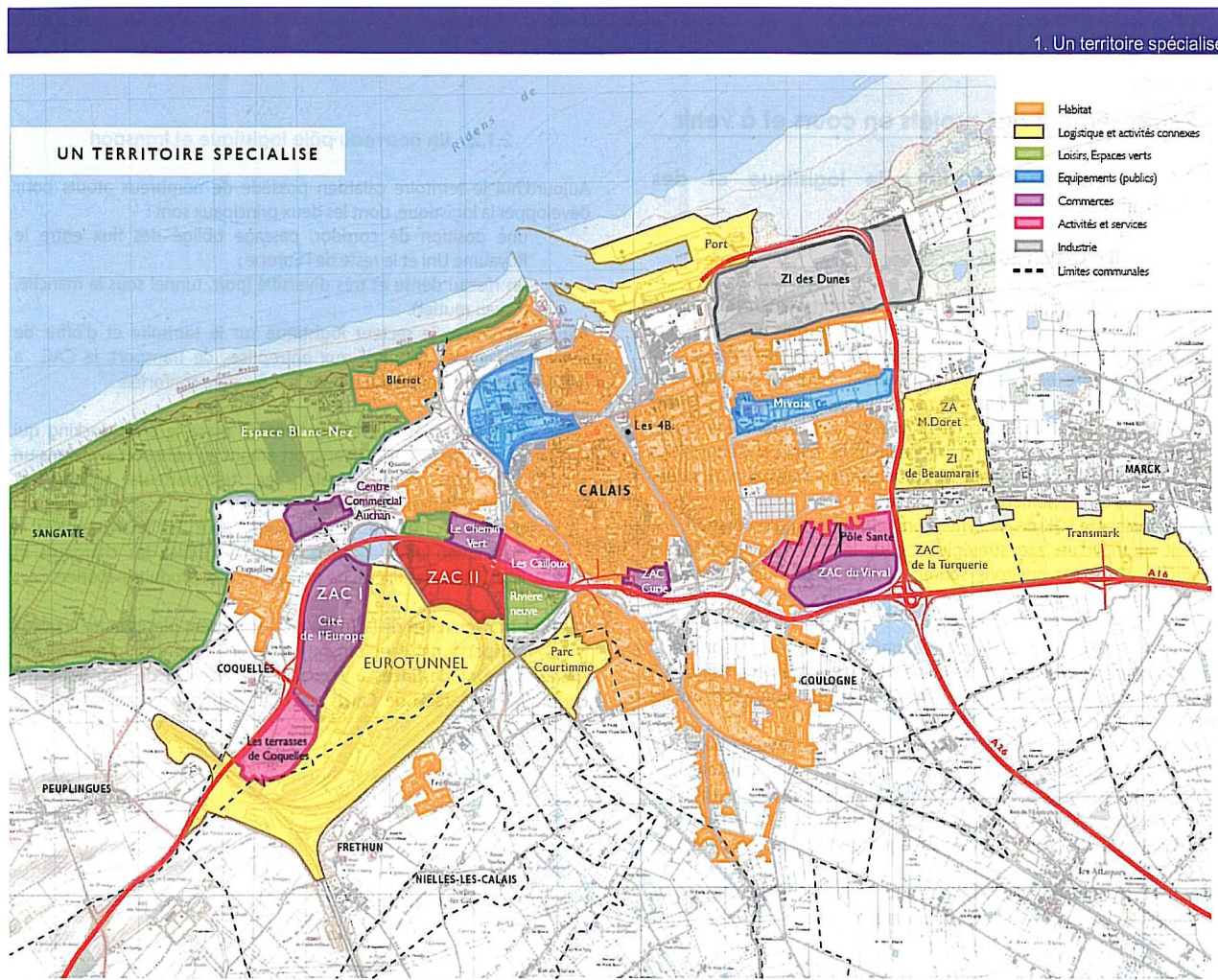
La ville de Calais (77 300 habitants) est la principale ville de la communauté d'agglomération du Calaisis.

De tradition industrielle, elle connaît un fort déclin des industries traditionnelles qui ont fait sa réputation. Ses principales activités sont aujourd'hui liées au Transmanche et à la logistique des flux associés, ainsi qu'au développement de zones à caractère commercial.

On note une concentration de commerces autour du terminal Transmanche (ZAC I).

La zone du terminal est coupée du centre ville par le réseau autoroutier ce qui accentue le fait que la zone commerciale du lien fixe conserve un caractère extra territorial par rapport à la ville de Calais.

Document 1 - Zonage de la Ville de Calais et de la Communauté d'Agglomération du Calaisis



La ville de Calais est une ville déséquilibrée coincée entre le port , le terminal du lien fixe et les autoroutes A16 et A26 qui l'entourent avec une volonté de recréer des activités à l'Est sur les zones du Virval et de la Turquerie, activités plutôt tournées vers les activités commerciales et de services logistiques concurrençant directement les zones autour du terminal du lien fixe (ZAC I et projets non aboutis de la ZAC II).

Son port, dont la compétence a été transférée de l'Etat au Conseil Régional, est géré par la CCI. Celle-ci a mal vécu l'arrivée du lien fixe. Elle a voulu conserver son activité portuaire de vrac alors que les industries locales déclinaient. D'autre part, la concurrence avec les ports de Dunkerque et Boulogne sur le fret transmanche a eu pour conséquence de retarder les choix stratégiques indispensables en bloquant tout projet de développement lié au Transmanche. La chute du trafic Transmanche à Boulogne et à Dunkerque, la concentration du trafic sur Calais, l'augmentation de la taille des navires ont conduit la CCI à élaborer le projet de Port 2015 qui se vit en complémentarité avec Eurotunnel. Les ambitions sont importantes puisqu'il est envisagé d'ici 2015 de passer de 57 millions de tonnes (port + tunnel) à 100 millions de tonnes, en s'appuyant également sur les services logistiques mis en place sur la zone Transmark, sur la commune de Mark , à l'est de la ville centre.

Calais ne peut pas se positionner en concurrent du port industriel de Dunkerque ou comme porte d'entrée de fret maritime pour le Royaume Uni. Cependant, il n'a plus à subir la concurrence du port de Boulogne sur son activité Transmanche, la Région, désormais propriétaire des deux ports semblant s'attacher à mener un développement cohérent et complémentaire de ces deux équipements.

La Communauté d'Agglomération du Calaisis (99 000 hbts – budget 91,1 M€)

Elle constitue la principale intercommunalité du pays du Calaisis, avec les villes de Calais, Sangatte, Coquelles , Coulogne et Mark.

Le terminal du Tunnel se situe presque entièrement sur son territoire à l'exception de Fréthun et Peuplingues.

Elle regroupe les principales activités économiques, les emplois et l'ensemble des ressources fiscales du territoire.

Dominée par la **ville de Calais**, elle assure le programme de développement et de modernisation autour des zones d'aménagement à l'est de la ville en contrepoint de la zone ouest où est installé le terminal du lien fixe, et en liaison avec le port dont la CCI est gestionnaire. Ses compétences sont traditionnellement celles reconnues à ce type d'EPCI, et plus particulièrement celles liées au développement économique et à l'aménagement de l'espace communautaire.

Le territoire de la Communauté d'Agglomération est saturée en commerces, nécessitant une clientèle exogène au Calaisis (zone de chalandise estimée pour 500 000 habitants)⁷.

Elle comprend les communes supports du terminal, qui n'ont pas les moyens pour la majorité d'entre elles, de développer une stratégie autonome en lien avec les atouts procurés par l'implantation du tunnel sous la Manche⁸ :

⁷ Source: Unibail

⁸ Voir tableau sur les ressources fiscales locales en annexe.

Sangatte (4050 habitants) sur le littoral n'a pas d'emprise directe du terminal sur son territoire à l'exception de 41 ha propriété d'Eurotunnel, correspondant à l'emprise foncière de l'ancienne usine à voussoirs pour la construction du tunnel et sur lequel avait été implanté le centre d'hébergements des immigrés, fermé en novembre 2002. De même Eurotunnel a implanté son usine de refroidissement sur son territoire, sur des terrains concédés par l'Etat. La commune ne bénéficie d'aucune synergie avec Eurotunnel, si ce n'est des retombées financières de la zone du terminal au travers de la Communauté d'Agglomération du Calaisis (TPU) et des taxes foncières. Elle a des projets à vocation touristique appuyés sur le site des 2 caps (Golf, Musée de la traversée) mais sans les ressources pour les porter directement. De plus, leur positionnement suppose un type de clientèle (majoritairement anglaise pour le golf) ou un niveau de fréquentation, qui ne sont pas assurés, au regard des investissements et du coût de fonctionnement de ces projets.

La recherche d'investisseurs privés, fortement soutenue par les services d'Eurotunnel est en cours avec des opérateurs touristiques, mais n'a pour l'instant pas abouti, laissant percevoir la difficulté de réaliser ces projets. La commune entend toutefois lancer en 2008 la procédure de concession publique pour l'aménagement de la plaine de loisirs intégrant ce projet de golf auquel serait associé un hébergement résidentiel de tourisme et un centre équestre international. Le périmètre foncier envisagé est de 145 ha dont 35 appartenant à Eurotunnel.

Coquelles (2500 habitants , 6000 emplois) commune sur laquelle est installée la plus grande partie de la ZAC I et des emplois de la zone du terminal, a réussi à développer des activités de services et paramédicales dans la partie dite du parc d'affaires, grâce à la TPU et les taxes foncières versées par Eurotunnel dont elle a été un des principaux bénéficiaires. Elle prévoit un projet de village des saveurs et du savoir. Une étude pré-opérationnelle est prévue en 2008, s'appuyant sur la zone de chalandise fréquentant la Cité de l'Europe⁹.

Ce projet porté par un opérateur privé devrait compléter l'utilisation de l'ensemble de sa zone foncière.

Cependant, le suréquipement de la zone en surfaces commerciales et la faiblesse des activités traditionnelles, met en difficulté le centre d'affaires lui-même, bâtiment de bureaux nécessitant une mise aux normes, qui ne trouve pas pour l'instant d'acquéreur.

B - Les autres acteurs du développement local concernés par le Transmanche

1- Les acteurs territoriaux et l'Etat

La Communauté de communes du Sud Ouest du Calaisis –CCSOC- (9 communes – 6700 hbts – budget : 1,5 M€)

Cette communauté de communes limitrophe de la CAC n'a en fait que deux communes directement concernées par le terminal du lien fixe. Il s'agit de Fréthun et Peuplingues.

La commune d'Escalles est concernée quant à elle par l'opération du site des deux caps.

Les autres communes de la CCSOC sont rurales et essentiellement résidentielles et ne bénéficient pas, à l'inverse des communes de la CAC des retombées du terminal terrestre.

⁹ Dossier de candidature du Pays du Calaisis – appel à projets 2007-2013 -Sous volet “ : Renforcer la destination Calais Côte d'Opale.

Fréthun (1100 habitants), est une commune rurale sur laquelle est installée la gare Eurostar.

Cette commune ne fait pas partie de la CAC, mais de la CCSOC, ce qui la prive des synergies pouvant résulter des ressources versées par les entreprises commerciales du terminal, aucune d'entre elles n'étant située sur son territoire.

Elle bénéficie toutefois de l'implantation du terminal du lien fixe et du versement de la taxe professionnelle et des taxes foncières liées à la présence d'Eurotunnel et de la gare Eurostar sur son territoire.

La faible activité de la gare de Fréthun générée par le lien Transmanche (3 arrêts quotidiens d'Eurostar dans chaque sens), n'apporte pas de retombée significative pour la commune et celle-ci n'a pu développer une stratégie économique, vivant davantage en réactivité aux projets de la CAC. Cette situation résulte entre autre, d'une forte opposition entre les municipalités de Fréthun et Calais¹⁰.

Par contre cette gare s'est substituée à la gare de Calais- ville comme point d'appui au réseau régional avec 13 liaisons journalières grâce à la ligne à grande vitesse vers la métropole lilloise, édifiée pour l'arrivée de l'Eurostar.

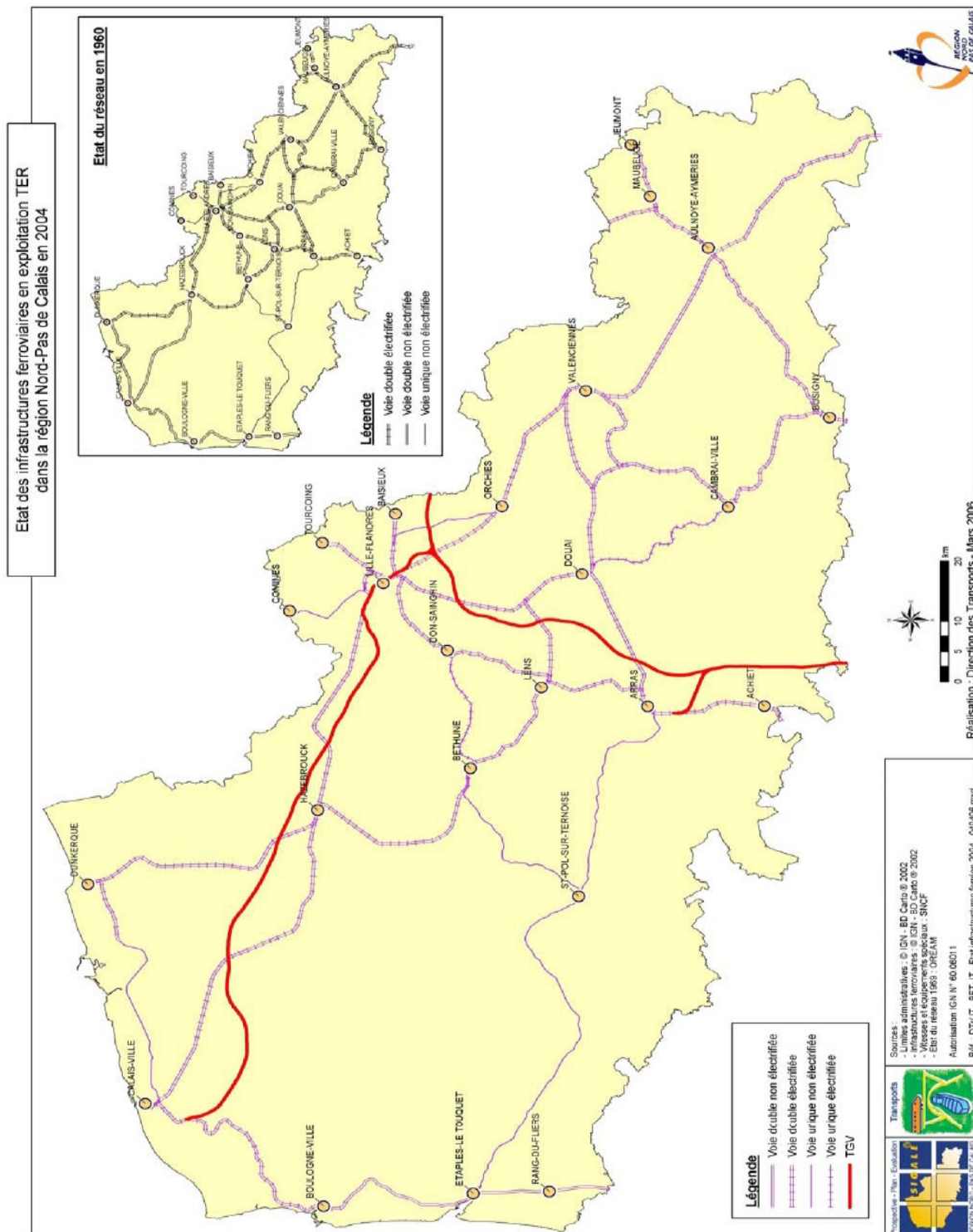
La gare de fret située également sur la commune a subi l'évolution du fret ferroviaire et vient d'être reprise par la filiale d'Eurotunnel, Europorte 2, pour y développer ses activités d'opérateur de fret.

En dehors de ces équipements, la ville dispose de peu de foncier associé au terminal et n'a pas eu les moyens de concrétiser des projets économiques sur ce foncier, dans l'attente du devenir de la gare TGV.

Peuplingues (586 habitants) : C'est sur le territoire de cette petite commune rurale que se situe l'entrée du tunnel sous la Manche. C'est son seul lien avec Eurotunnel, mais elle bénéficie de retombées fiscales dues à cette présence. Il ne semble pas qu'elle soit porteuse d'un projet de développement associé à ces retombées financières.

¹⁰ Le changement de municipalité à Calais, lors des élections de mars 2008 peut changer probablement la nature de ces relations.

Carte 4 – Le réseau TER dans la région Nord-Pas-de-Calais en 2004



La Communauté de Communes Terre des deux caps (21 communes – 20 500 hbts – budget : 6,15 M€) .

Cette communauté de communes, située sur l'arrondissement de Boulogne, est concernée par l'opération Grand Site des deux caps (5 communes de la CCT2C sur 8 communes littorales concernées). Elle n'a aucun lien direct avec le terminal du lien fixe, mais est concernée par le réseau de communication qui s'est mis en place autour du Calaisis. La gare de Fréthun est utilisée par les résidents de la communauté de communes pour travailler à Lille. Ce qui a pour effet de dynamiser l'économie résidentielle des communes environnantes. D'autre part le réseau de l'autoroute A16 a généré une fréquentation touristique d'origine belge plus qu'anglaise avec des installations de résidences secondaires sur la côte.

La seule activité industrielle du secteur (sidérurgie métallurgique) a fermé en 1995 entraînant la suppression de 2000 emplois, qui n'ont pas été remplacés.

L'activité liée aux carrières de marbre de Marquise fournit des granulats mais se heurte à l'inadaptation des transports "alternatifs" actuels pour permettre son développement compte tenu d'un déficit de couverture par le transport ferroviaire et par le transport fluvial provoquant des difficultés d'acheminement vers les marchés parisien et normand, débouchés naturels de ce secteur¹¹.

Cette activité est menacée, selon les élus, par l'ouverture du canal Seine-Nord qui mettra en relation ces marchés potentiels avec les carrières belges. Ils sont en attente de la remise en état du canal de Calais leur permettant d'accéder au canal Seine-Nord pour desservir ces marchés ouverts à la concurrence du bassin carrier du Tournaisis.

Par contre, aucun développement n'est envisagé sur le marché britannique, alors même que des entreprises anglaises sollicitent des droits d'exploitation de carrières sous marines dans le Détroit.

Cet EPCI est intéressé au changement d'image de la côte autour de la nature, que l'opération des 2 caps peut générer, permettant ainsi d'accroître la fréquentation touristique.

Il faut noter et regretter que ce travail sur le tourisme se fasse en dehors de toute relation ou concertation avec la Communauté d'agglomération du Calaisis.

Dans le cadre de cette mission, les représentants des autres EPCI du pays de Calais : la communauté de communes des Trois Pays, celle de la région d'Audruicq, celle de l'Ardrésis et de la vallée de la Hem, n'ont pas été audités, car ces EPCI ne sont pas porteurs de projets impliquant directement ou indirectement Eurotunnel.

Le Conseil Général du Pas-de-Calais

Le Conseil général, et plus précisément son Président, ont toujours témoigné un intérêt marqué pour le littoral et pour le Tunnel, considérant que les enjeux associés à celui-ci étaient considérables.

Il est maître d'ouvrage de l'opération Grand Site des deux Caps, souhaitant par là développer une image attractive du littoral entre Boulogne et Calais et générer d'autres projets à vocation touristique sur ce littoral. Cette opération Grand Site est considérée par le Conseil Général comme une opération majeure pour permettre une gestion intégrée du territoire dans le cadre du développement d'un tourisme durable sur l'agglomération du Calaisis. Dans le cadre de cette opération, il sollicite Eurotunnel pour que celui-ci lui rétrocède 6 hectares de terrains sur la zone concédée de l'usine de refroidissement, afin d'y aménager des parkings.

11 Voir note DRIRE - Carrières 2007 – Chantal LECLERCQ

Il est favorable aux projets de la commune de Sangatte pour créer une attractivité touristique de nature à retenir les utilisateurs du lien transmanche, ainsi que les utilisateurs des liaisons autoroutières avec la Belgique, tout en restant réservé sur le projet de musée et son portage.

Il entend profiter du centième anniversaire de la traversée de la Manche par Louis Blériot en 1909, pour mettre en valeur cette partie du territoire départemental.

Le Conseil Général s'était impliqué initialement sur un projet pour la zone de la ZAC II , «Le jardin Virtuel», mais celui-ci n'a pas abouti, sa faisabilité n'étant pas avérée. Il reste cependant concerné par les projets d'aménagement de cette zone.

Ces projets ont fait l'objet d'un contrat territorial de développement durable avec la CAC, signé le 21 janvier 2008¹².

La volonté du Conseil Général est de réintroduire le groupe Eurotunnel dans le jeu du développement local en conventionnant avec lui dans une démarche commune de développement économique. Une convention en ce sens est en préparation.

Le Conseil Général est attentif au projet de mise en place d'une « navette » avec la région du Kent et regarde avec intérêt les démarches entreprises localement pour étudier la réalité d'un lien régulier des deux côtés de la Manche par le biais d'un système de navettes passagers, dont le besoin n'est pas, pour l'instant, totalement démontré.

De même le Conseil Général souhaite tirer profit de l'attribution des JO 2012 à Londres pour bénéficier de retombées locales en offrant des équipements et des possibilités d'entraînement aux différentes fédérations sportives, en complémentarité des installations anglaises, ainsi que des possibilités d'hébergement pendant la période préparatoire des JO.

Des accords sont en cours avec certaines fédérations sportives pour qu'elles viennent assurer la préparation olympique de leurs athlètes sur des sites sportifs du département.

Il faut préciser que nombre d'acteurs locaux ne sont pas convaincus de cette possibilité de générer une activité significative liée à la préparation des jeux olympiques.

Il est par contre évident que c'est l'occasion pour les collectivités locales de bénéficier de moyens financiers supplémentaires pour compléter des équipements sportifs faisant actuellement défaut ou en projet, pouvant être utilisés après les JO pour les populations locales.

En fait, aujourd'hui, le principal problème que le lien transmanche crée pour le Conseil Général est celui des migrants candidats au passage en Angleterre et pour lequel il dépense plus de 4 M € au titre de l'aide sociale notamment pour les mineurs.

12 Contrat territorial de développement durable entre le département du Pas de Calais et la CAC du 21 janvier 2008. Ces divers points figurent dans les fiches diagnostic sur le développement économique, le tourisme, la culture annexées au contrat territorial et jointes en annexe du présent rapport. (Ne sont reprises ici que les fiches diagnostic touchant des projets pour lesquels Eurotunnel peut-être concerné).

Le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale (SMCO) *(non rencontré malgré de nombreuses sollicitations pour avoir un entretien avec son directeur).*

Le Conseil Régional

Le Conseil Régional est attentif au développement économique du littoral par le biais des ports de Calais et de Boulogne dont il a désormais la compétence. Le regroupement de ces deux ports passés sous une seule autorité et la fusion programmée des CCI de Boulogne et Calais doivent permettre une spécialisation effective : Calais sur le Transmanche et Boulogne sur la pêche et la transformation du poisson et la plaisance.

Une réflexion est en cours au sein du Conseil Régional pour assurer des synergies entre les trois ports littoraux (Boulogne , Calais, Dunkerque) pour capter une partie du fret maritime transitant par le détroit. L'objectif est de pouvoir arrimer ce littoral au flux de marchandises Nord-Sud.

Mais l'examen du schéma régional des transports¹³ montre que son engagement sur le littoral est plus nuancé.

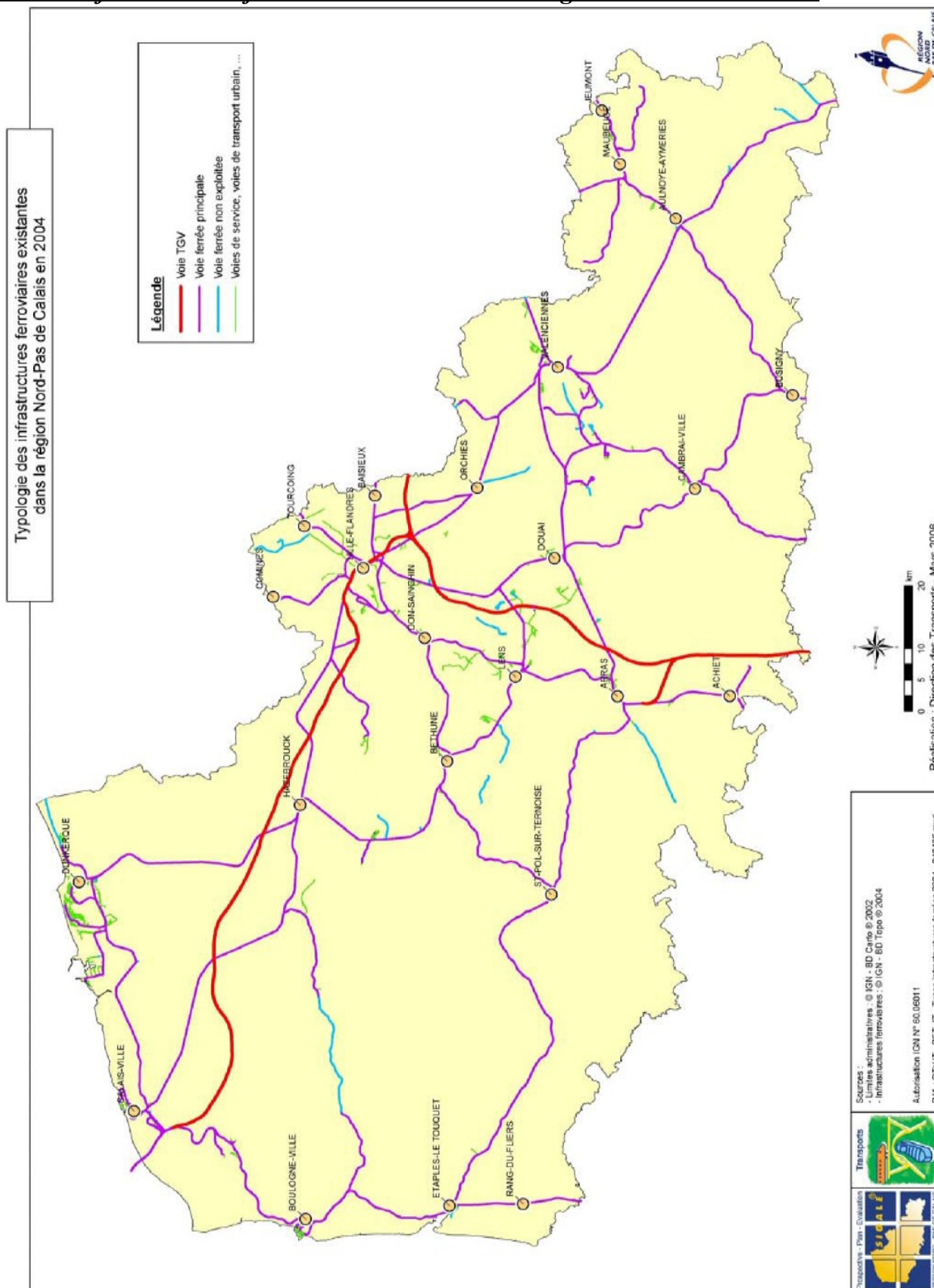
L'amélioration de la desserte du Calaisis et de Dunkerque par des TER-GV a contribué à transformer la liaison entre le littoral et Lille par une augmentation des fréquences et une réduction significative des temps de trajet, accentuant ainsi le phénomène de métropolisation de la capitale régionale¹⁴.

D'autre part, la région a prévu de réaliser le doublement et l'électrification de la ligne Calais/Dunkerque pour favoriser la desserte ferroviaire portuaire.

13 Schéma régional des transports: faire du Nord Pas de calais un hub au cœur de l'Europe – Conseil Régional- 22/11/2006

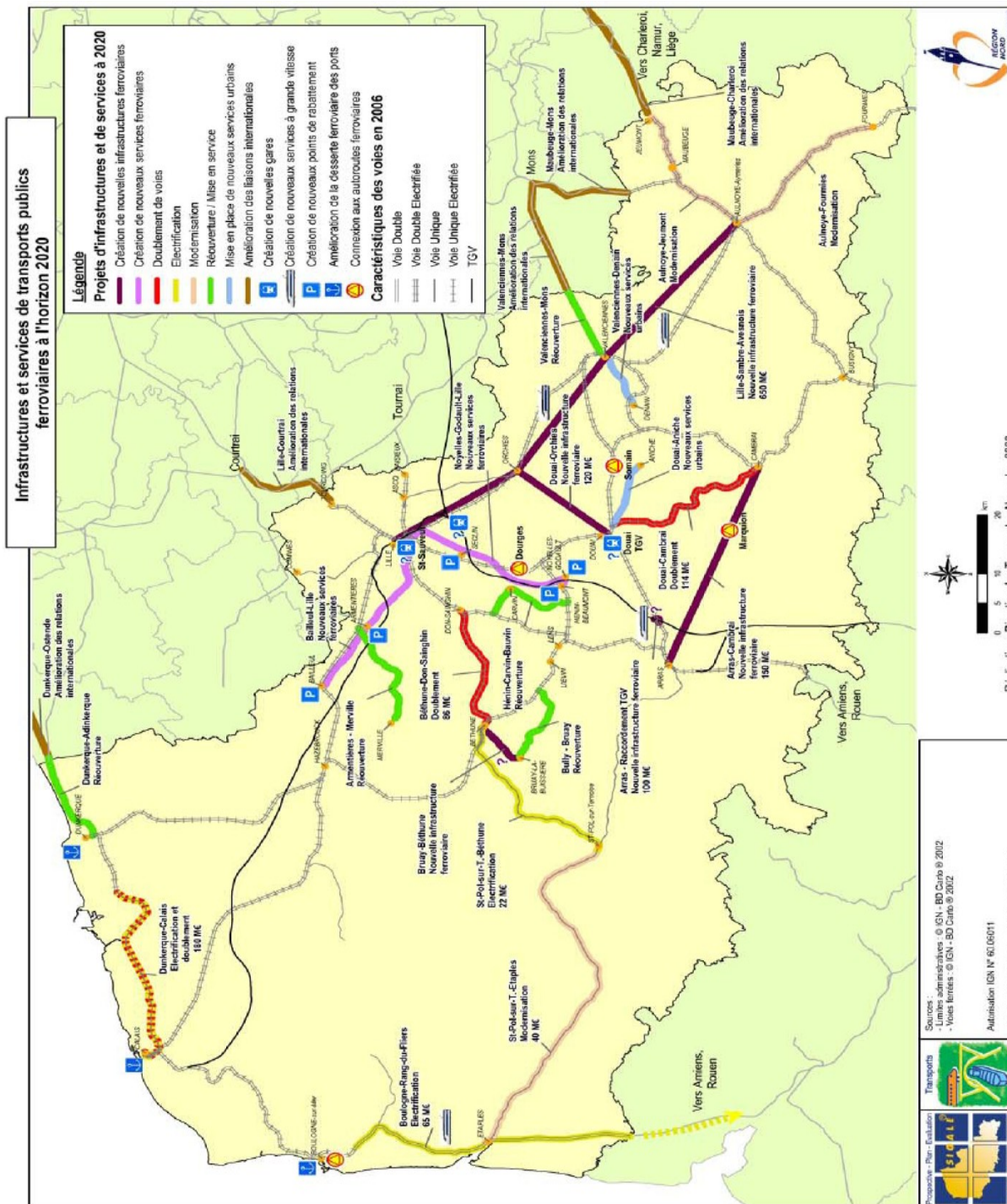
14 Voir Etude Université du littoral - déjà cité – Bilan des infrastructures ferroviaires p.83

Carte 5 : infrastructures ferroviaires actuelles de la région Nord Pas de Calais



Mais au-delà de ces réalisations d'infrastructure, il apparaît que les tentatives pour constituer une métropole sur le littoral, véritable centre de développement économique, outre qu'elles se sont heurtées au contexte politique local qui n'a jamais réussi à mettre en œuvre des actions concertées, ne correspondent pas aux orientations de développement de la région.

Carte 6 – Les infrastructures et services de transport publics ferroviaires à l'horizon 2020



L'agglomération lilloise

La structure économique de la région est centrée autour de la métropole lilloise engagée vers une coopération transfrontalière avec la Belgique et sur « l'axe rhénan » du flux de marchandises entre le nord et le sud de l'Europe depuis l'élargissement de celle-ci à l'Est (importance du port fluvial de Lille, de la plate-forme de Dourges et du réseau de voies d'eau à grand gabarit vers les ports d'Anvers et la région parisienne).

Elle constitue le principal pôle de développement et poumon économique régional avec plus de 2,6 millions d'habitants.

La création récente d'une « Eurométropole », première du genre, avec les villes de Tournai et Courtrai en Belgique, renforçant les liens vers la Mer du Nord, confirme cette tendance ¹⁵.

- A l'inverse, le littoral de Dunkerque à Etaples compte 700 000 habitants éclatés en trois agglomérations qui se vivent en concurrence plus qu'en synergie économique avec trois ports, centres principaux d'activité indépendants. Il existe aujourd'hui une volonté de relancer une métropole sur le littoral pour contrebalancer l'attractivité et la puissance de la métropole centre, mais avec beaucoup de retard et de méfiance réciproque des trois agglomérations et de leurs élus.

Des trois, seule l'agglomération de Dunkerque réussit grâce à son port en eau profonde à maintenir son activité industrielle lourde et à orienter l'activité de son port Ouest comme plate-forme multimodale, porte d'entrée de marchandises en liaison avec la plateforme de Dourges.

Cependant, les services du Conseil Régional sont conscients que la situation exceptionnelle du littoral calaisien et dunkerquois, est un atout pour sa politique de développement des activités logistiques liées au fret maritime qui bénéficie pour l'instant aux ports belges et hollandais.

De la même façon, le président du Conseil Régional a rappelé, dans le cadre du renouvellement de la convention régionale avec la SNCF, l'importance du maintien des arrêts Eurostar à Calais Fréthun afin de préserver les possibilités de relier le cœur du littoral avec les principales villes de l'axe rhénan. Il a souligné de la même façon l'importance du lien ferroviaire entre les ports du littoral et la volonté de la Région de rénover la voie Calais –Dunkerque.

L'Etat

Celui-ci est présent dans la politique de développement du Calais en liaison avec Eurotunnel à travers une convention de revitalisation pour l'emploi, à la suite du plan de licenciement économique mis en place par la société en 2005, plan qui a concerné 400 ETP.

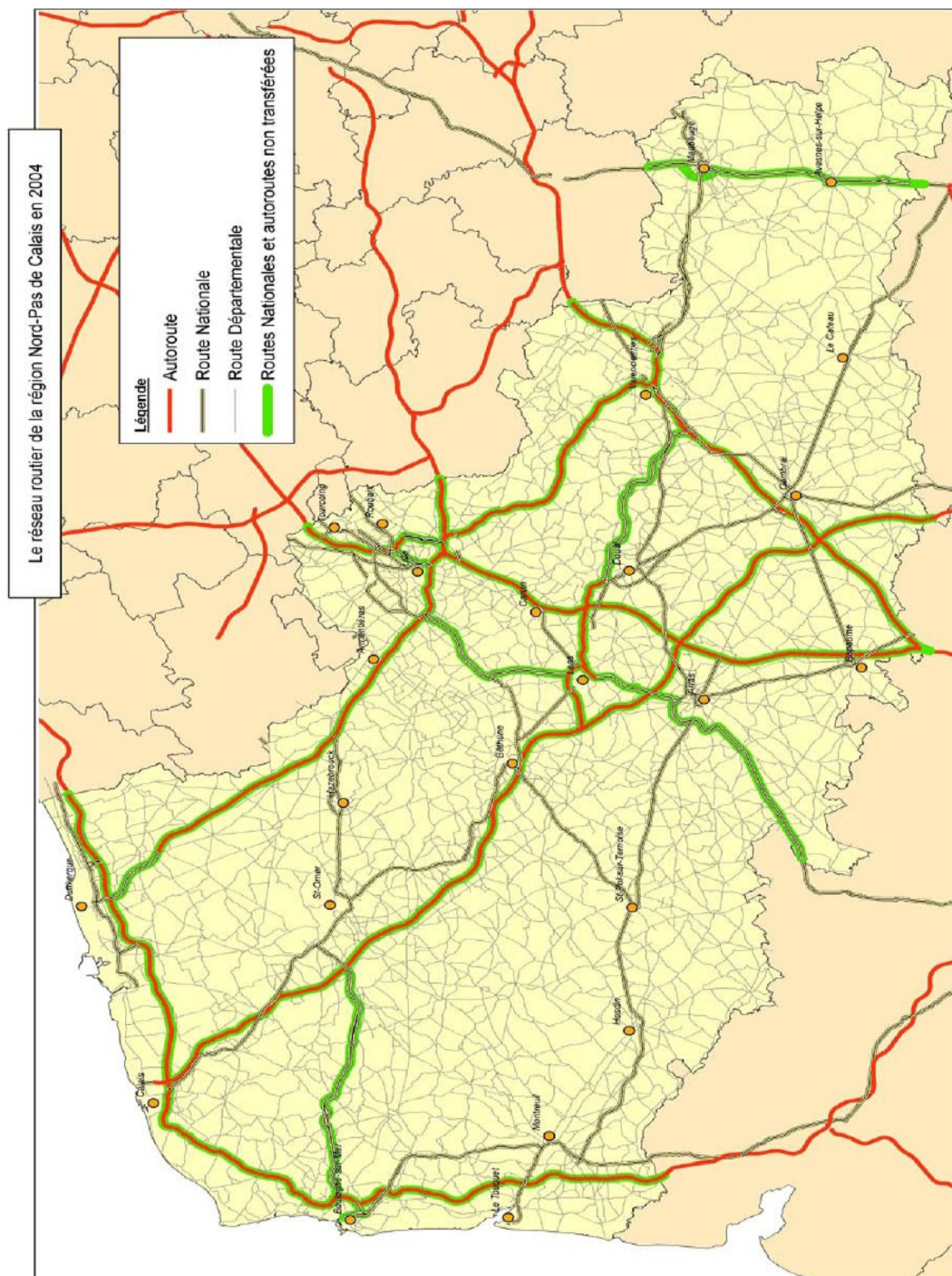
Cette convention signée le 1er juin 2006 vise principalement la réalisation d'études et l'ingénierie de projet pour le développement de la ZAC II impliquant une participation d'Eurotunnel.

Cette convention a abouti à un projet qui sera développé plus loin dans ce rapport.

Citons également, bien que ce ne soit pas l'objet de cette mission, que l'Etat est présent de manière permanente sur Calais et ses environs, dans ses missions de sécurité publique avec le problème récurrent du contrôle des immigrés qui tentent de passer en Grande Bretagne en utilisant le lien Transmanche.

L'Etat s'est fortement impliqué lors de la réalisation du lien fixe, par la mise en place d'infrastructures locales et de voies de communication structurantes, confortant l'organisation du trafic Transmanche. Mais il a laissé aux collectivités territoriales la responsabilité de l'organisation économique du territoire autour de l'activité transmanche, prenant à sa charge les aspects liés à la sûreté et à la sécurité.

Carte 7– Le réseau routier régional en 2004



Pour le reste, il apparaît plutôt que la politique de l'Etat est de se désengager de la politique portuaire sur le littoral de la Manche, sauf à Dunkerque, bien que ce port, ayant conservé son statut de port autonome, paraisse venir en deuxième priorité, après Le Havre. Dunkerque est cependant concerné par le plan de relance des ports français, élaboré par le Secrétariat d'Etat aux Transports¹⁶.

A l'évidence, pour l'Etat et ses services déconcentrés, le littoral du Pas-de-Calais est avant tout un nœud de transit sur la Manche, lieu de passage plus que d'implantation de projets économiques lourds.

Cette attitude est confortée par la faiblesse des projets locaux du Calaisis, centrés autour de la défense et de la valorisation de ses caractéristiques liées à l'eau, omniprésente sur son territoire sous la forme de marais, canaux rivières et waterings. (Une grande partie du territoire du Calaisis est en dessous du niveau de la mer). Il reste soumis au risque d'inondation, risque naturel majeur, contre lequel les collectivités concernées se sont regroupées et dont le programme constitue l'essentiel de l'appel à projet du pays du Calaisis.

La région du Kent et le Grand Londres

L'intérêt entre les deux régions littorales frontalières, s'est manifesté très tôt dès l'annonce connue du lancement du chantier du tunnel sous la Manche, par la création en février 1987 d'une convention de coopération dans le domaine touristique, faisant suite à un premier accord intervenu en juin 1986 entre le Parc Naturel Régional du Boulonnais et quatre districts du comté du Kent.

Par la suite, au cours de la même année, des instances politiques et techniques furent mises en place (commission mixte, secrétariat permanent, groupes de travail techniques) associant le concessionnaire Eurotunnel.

C'est ainsi que fut lancé le concept d'Eurorégion qui déboucha en octobre 1989 sur un projet de programme transfrontalier de développement autour de cinq axes considérés comme stratégiques:

- les réseaux de transport et de télécommunication,
- la coopération en matière économique et de recherche,
- l'éducation et la formation,
- le tourisme,
- la coordination de la planification stratégique.

Ces projets s'étaient entre 1988 et 1992 date de la fin de l'accord de coopération bilatérale qui ne fut pas renouvelé. Ils disposaient d'un budget de 53,69 M€ pour la période.

L'arrêt de la coopération bilatérale fut du en partie, à l'élargissement d'un accord de partenariat plus large associant les régions belges, Flandres, Bruxelles et Wallonie, signé en juin 1991.

Mais cet élargissement plus complexe et plus lourd à gérer ne parvint pas à fonctionner et pris fin en Décembre 2002.

Ces projets se poursuivirent dans le cadre des programmes INTERREG :

INTERREG I - 1989-1993 : période essentiellement consacrée à la découverte réciproque.

INTERREG II -1995-1999 : période de montée en puissance des projets dans le tourisme, la culture et l'environnement.

Mais le développement économique et les transports ont peu bénéficié de cette coopération.

INTERREG III – 2000-2006 : Il a été la prolongation du programme précédent dans les secteurs du tourisme, la recherche, l'environnement , la culture. Le développement économique est resté cette fois encore, le parent pauvre de cette coopération.

Au total, pour l'ensemble de la coopération ainsi passée, les résultats furent probants dans le secteur du tourisme, mais plus mitigés, voire nuls dans les autres domaines.

Cette coopération a connu en fait ses limites, dues pour l'essentiel à l'écart des coûts des projets (plus importants dans le Kent), mais aussi aux différences culturelles et aux différences dans les niveaux de prise de décision et de compétence territoriale des collectivités, sur le montage de ces projets¹⁷.

Lors d'une rencontre à Londres, au cours de cette mission, avec les responsables du programme olympique et du partenariat transfrontalier du comté du Kent¹⁸. Plusieurs points relatifs à une coopération bilatérale ont pu être abordés.

La perception du partenariat avec les collectivités territoriales françaises, du point de vue britannique peut être résumé de la manière suivante :

Les aspects économiques tout d'abord

Sur les aspects de partenariat économique, malgré la fin de l'Euro-Région, celui-ci donne lieu à quelques actions communes en particulier dans le secteur du tourisme. Mais la méfiance à développer des activités économiques par l'implantation d'entreprises de part et d'autre tient au risque lié au blocage du port de Calais qui pénalise fortement l'économie du Kent.

Les responsables du Kent pensent que les relations consisteraient davantage dans un développement de l'habitat côté Calais pour des personnes travaillant sur le territoire du Kent ou à Londres.

La question de la congestion des environs de Douvres et Folkestone par les camions, dès qu'il y a une difficulté du côté des ports français ou du lien fixe, préoccupe beaucoup plus les responsables locaux par les désordres et les coûts que cela génère. Le Tunnel a, de ce point de vue, un avantage réel pour toutes les propositions qui visent à fluidifier le trafic du fret routier et tous les projets visant à garantir cette fluidité sont bien perçus par nos voisins britanniques.

Des contacts réguliers sont cependant établis entre le Kent County Council et le Conseil général du Pas-de-Calais et le Conseil Régional Nord Pas-de-Calais. Des échanges ont également lieu entre les agences de développement économiques de part et d'autre de la Manche.

Les Jeux Olympiques 2012 ensuite

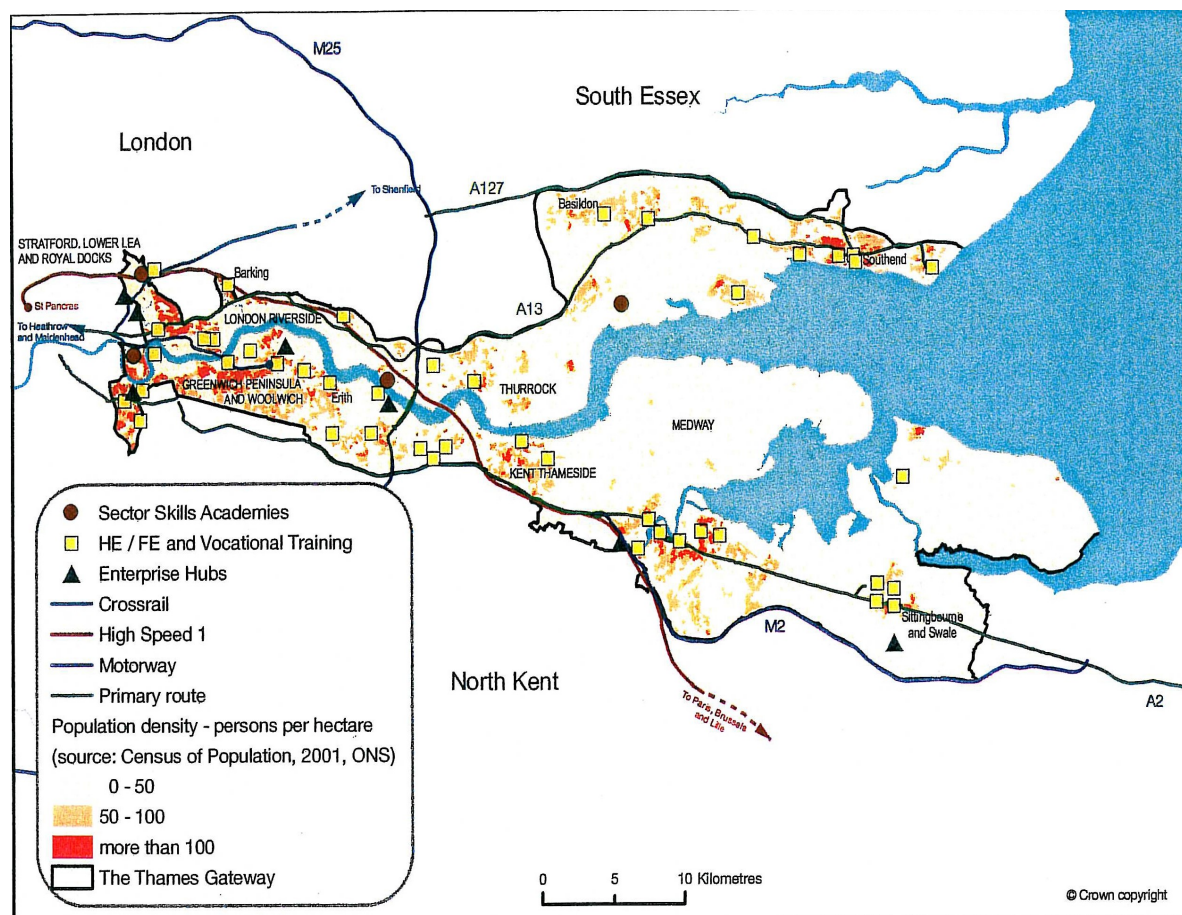
Ils sont considérés à Londres comme un des plus grands chantiers du pays et l'occasion de revitaliser la partie Est de la capitale britannique et le Nord du Kent parmi les plus pauvres de cette partie du pays.

Ce projet dénommé « Thame Gateway » prévoit la création de 40 000 logements et l'équivalent de 100 000 emplois à l'échéance de 2016 sur l'ensemble de la zone comprise entre Londres et Stratford, sites des équipements olympiques, et Ebbsfleet Valley où se situe la nouvelle gare internationale sur la HS1 (High Speed One) qui sera à 17 minutes du cœur de Londres pour les populations locales, mais aussi un centre majeur d'affaires et de services dans le projet de restructuration économique post-olympique de cette partie du Sud Est de l'Angleterre.

17 Source sur la coopération entre le Nord Pas-de-Calais et le Kent : Mission Opérationnelle Transfrontalière / Eurotunnel - Juin 2003 « Looking to the Future – Eurotunnel Contribution to an Franco-British Cross-Border Development Project.

18 Mr G.Tierney responsable du Programme Olympique au Local Communities Government, A. Chapman du Kent County Council en charge des relations internationales et S.Holt responsable du bureau chargé des JO pour le Comté du Kent.

Document 2- Programme d'aménagement de la zone de Thames Gateway pour la période 2008-2011



Source: CLG

Les investissements prévus sous trois ans s'élèvent à £200 millions à travers un fonds stratégique pour les investissements économiques.

Au stade actuel du chantier des JO, les appels d'offres concernent uniquement des grandes entreprises internationales, car les autorités britanniques considèrent que les petites entreprises du Kent ou celles du Pas de Calais n'ont pas la capacité de répondre. Les autorités du Kent visent à tirer un profit de ces JO, lors de la phase finale de réalisation lorsque les appels d'offre porteront sur des marchés plus en adéquation avec les capacités de leurs opérateurs économiques.

A ce stade, il est évident que si les autorités locales françaises entendent tirer un bénéfice des JO de Londres, cela ne peut-être qu'à travers une promotion propre de leur capacité à répondre aux attentes des sportifs des pays participants notamment francophones dans la phase ultime de préparation des jeux.

Toute autre forme de partenariat avec les britanniques ne semble pas très réaliste, car il n'est pas apparu au cours de l'entretien, que les responsables britanniques envisagent une quelconque coopération réelle avec les autorités du Pas-de-Calais, sur ce sujet.

Le développement de la région du Kent, intéresse cependant les divers responsables économiques et les élus du département du Pas de Calais, en lien avec la proximité de la capitale britannique desservie depuis le 14 novembre 2007 par la ligne à grande vitesse (LGV) reliant Paris à Londres, réalisation qui est de nature à modifier sensiblement le paysage économique de cette région.

Le Conseil Général a signé un protocole d'accord avec le Kent County Council, le 8 novembre 2005 portant principalement sur le développement des transports entre les deux territoires, et des actions d'échanges et de rencontres entre population pour développer la connaissance réciproque. Ces actions concernent le domaine scolaire, la santé, la jeunesse, le tourisme, le renforcement des liens commerciaux, l'art et la culture, le sport, l'environnement et le développement durable, la formation professionnelle et l'immigration¹⁹.

L'intérêt porté au Kent concerne en particulier l'attrait pour les Britanniques, du foncier disponible sur le littoral de Calais et donc l'implantation de résidents principaux ou secondaires travaillant de l'autre côté du Channel.

La mise en oeuvre d'un tel scénario de développement suppose la création d'un système de navettes passagers entre les deux rives de la Manche ou entre Fréthun, Ashford et Londres à moins d'une heure de trajet de Calais. Cette vision du développement appuyé sur une liaison rapide par navette avec la partie anglaise est défendue par certaines associations locales, mais rencontre peu d'écho, sinon de sympathie auprès des responsables politiques locaux qui se méfient d'un effet pervers sur l'immobilier du littoral, marginalisant encore plus la population locale. Elle n'a pas plus de succès auprès d'Eurotunnel qui considère aujourd'hui que de telles navettes de type réseau de transport urbain ne correspondent pas à une demande effective, garantissant leur rentabilité à un coût acceptable pour les usagers.

Une telle éventualité s'appuie nécessairement sur le maintien des gares de Fréthun et d'Ashford, elles mêmes menacées en raison de la politique de desserte suivie par Eurostar qui privilégie les liaisons rapides entre les trois capitales Londres, Paris, Bruxelles, plus la métropole lilloise, l'ambition de celle-ci étant de devenir un nœud ferroviaire pour les destinations du continent en évitant Paris.

Il ne semble pas que ce sujet fasse l'objet d'une attente forte côté anglais, car pour l'instant le blocage d'Eurostar et d'Eurotunnel sur la prise en charge du coût d'exploitation de telles navettes ne permet pas d'envisager un développement de ce type de liaison entre les deux rives du Déroit, tant qu'il n'aura pas été démontré l'existence d'un réel marché local.

Il n'en reste pas moins que le devenir de la gare d'Ashford préoccupe les responsables locaux au même titre que le devenir de la gare de Fréthun côté français.

Une étude a été lancée par la CCI de Calais dans le cadre du programme INTERREG, sur la réalité d'un tel marché dont les résultats devraient être connus courant de l'été 2008.

D'autre part, une démarche de prospection d'entreprises anglaises pré-ciblées a été initiée fin 2007 par les agences de développement économique de la Côte d'Opale, pour leur proposer de s'implanter sur le littoral calaisien, avec des premiers contacts envisagés au cours du premier semestre 2008²⁰.

19 Voir le protocole d'accord entre le Conseil Général du Pas de Calais et le Kent Cuntly Council- 8/11/2005

20 Article Nord Littoral 24 décembre 2007

2- Les autres acteurs économiques du littoral

Le groupe Eurotunnel

Gestionnaire du lien fixe, la société Eurotunnel est un des principaux acteurs économiques locaux aussi bien en terme d'emplois directs ou indirects qu'en terme de retombées financières pour les collectivités locales.

Eurotunnel est un des plus importants employeurs privés sur le Calaisis avec 2260 salariés au total, dont 1480 sur le terminal français et 780 côté britannique, auxquels il faut ajouter environ 2400 emplois indirects (gardiennage, nettoyage, ou contrôles de police et douanes -chiffres 2003)²¹.

A titre comparatif, le secteur textile (la dentelle, secteur traditionnel d'emplois industriels en constante régression) ne représentait plus que 2370 employés en 2003 et a encore fait l'objet de nombreuses restructurations depuis cette date. Le plus gros fabricant de dentelles, les Ets Noyon, entreprise historique du Calaisis, employait 540 personnes en 2006.

De même les armateurs des compagnies maritimes sur le port de Calais, Seafrance et P&O totalisent 1500 employés à eux deux y compris les emplois au siège.

Il faut noter qu'au cours des diverses rencontres avec les responsables économiques et élus locaux, aucun n'a mis en avant Eurotunnel comme premier employeur local privé, alors que tous ont souligné l'importance du chômage local plus élevé que la moyenne régionale. (15,3% contre 12% en décembre 2006²²).

Le chiffre d'affaires de la société en 2007, est de 775 M€, hors MUC (paiements garantis contractuellement par les entreprises ferroviaires qui ont cessé fin 2006), et le groupe acquitte 21,5 M€ au total, soit 6,1 M€, après dégrèvement, au titre de la TPU et de la TP²³ aux EPCI sur lesquels le groupe est implanté. Il convient d'y rajouter 4,4 M€ de taxe foncière sur les cinq communes d'implantation du terminal²⁴.

Ce fait n'est jamais souligné localement.

Le groupe Eurotunnel a deux métiers complémentaires et en développe un troisième à travers sa filiale Europorte 2.

Il assure tout d'abord la maintenance et la gestion du lien fixe, garantissant le passage aux opérateurs ferroviaires nationaux pour 50% de ses capacités et le passage de ses propres navettes.

21 Source Rapport d'activité Eurotunnel 2006 et Etude Université Littoral déjà citée p.40

22 source:DRTEFP mars 2007

23 TPU Taxe professionnelle unifiée – TP Taxe professionnelle -

24 Information fournie par les services financiers d'Eurotunnel, la DGI n'ayant pu fournir ces informations pour cause de secret fiscal.

C'est à ce titre que Eurotunnel assure le passage de l'Eurostar entre Londres Paris et Bruxelles via Lille. Cette activité qui donne lieu au versement d'une redevance forfaitaire de passage par les opérateurs SNCF et British Railways Board pour le compte d'Eurostar et EWS (262 M€ en 2007) est en développement régulier, la réalisation de la ligne à Grande Vitesse (HS1) jusqu'à Londres et l'ouverture de la gare de Saint Pancras International devant encore accroître cette tendance. Cette activité représente en 2007, 8,2 M de voyageurs en augmentation régulière (5% en 2007 et 15% prévus en 2008) et 1,2 M T de fret ferroviaire en constante diminution en raison de la politique suivie jusqu'à ce jour, par la SNCF en ce domaine²⁵.

L'autre cœur de métier d'Eurotunnel est d'assurer le passage des voitures et des poids lourds sur ses propres matériels entre les terminaux de Calais et Folkstone.

L'évolution de ce trafic, surévalué à l'ouverture du tunnel²⁶, est aujourd'hui en croissance régulière, avec une forte progression pour le fret routier.

En 2007 la part de marché du groupe sur le trafic Transmanche est estimée à 37% pour le fret routier et à 43,3% pour le transit des véhicules de tourisme²⁷.

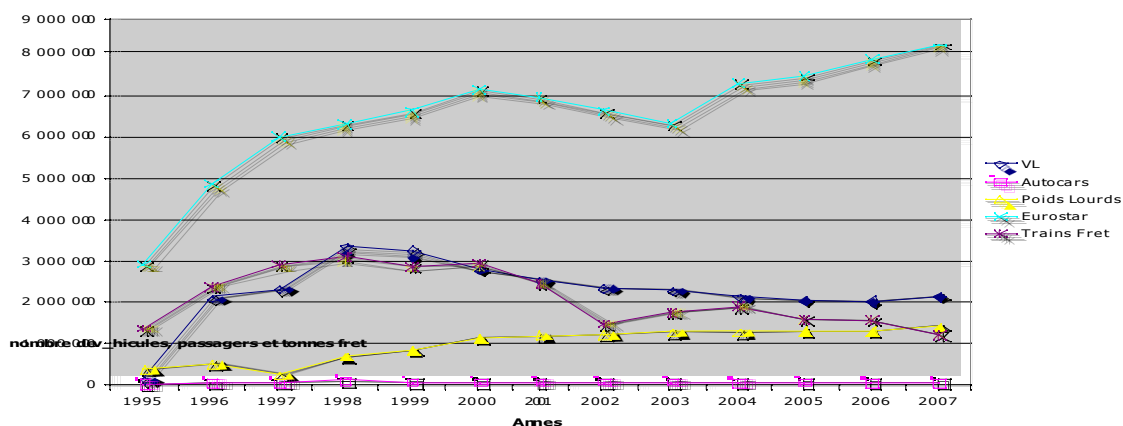
Document 3 : Activité et trafic Eurotunnel

Evolutions de trafic et du CA d'Eurotunnel

Années	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
VL	122 713	2 076 954	2 319 200	3 351 348	3 260 166	2 784 493	2 529 751	2 335 625	2 278 999	2 101 323	2 047 166	2 021 543	2 141 573
Autocars	23 526	57 982	64 579	96 324	82 074	79 460	75 402	71 911	71 942	63 467	77 267	67 201	65 331
Poids Lourds	390 975	519 008	255 908	704 666	838 776	1 133 446	1 197 746	1 231 100	1 284 875	1 281 207	1 308 786	1 296 269	1 414 709
Eurostar	2 920 309	4 866 566	6 004 268	6 307 849	6 593 247	7 130 417	6 947 135	6 602 817	6 314 795	7 276 675	7 454 497	7 858 337	8 260 980
Trains Fret	1 349 802	2 360 906	2 923 200	3 114 438	2 865 251	2 947 388	2 447 432	1 463 580	1 743 686	1 889 175	1 587 790	1 569 429	1 213 647
CA (M€)	345	608	672	919	968	944	893	897	812	788	793	830	775

Note : le CA 2007 est donné hors MUC²⁸ qui représentait 95 M€ en 2006

Trafic Eurotunnel de 1995 _ 2007 (nombre de passagers Eurostar et Tonnage pour les trans fret)



25 source: Eurotunnel Rapport d'activité 2007

26 Rapport du CGPC / 4^e section par JN Chapulut et JP Taroux – octobre 2004: Bilan a posteriori du tunnel sous la Manche.

27 Source: journal de la Marine Marchande – 21 mars 2008

28 MUC – Charges Minimales d'Utilisation : péage forfaitaire versé par la SNCF et EWS pendant la première décennie d'exploitation du tunnel. Ce tarif forfaitaire élevé, car correspondant à un niveau de trafic prévisionnel très optimiste (il n'a pas encore été atteint) devait permettre à Eurotunnel de passer les premières années de montée en puissance des trafics et des recettes. La MUC a pris fin en 2006.

Cette double activité a permis au groupe Eurotunnel d'acquérir un savoir faire reconnu dans la maintenance des installations et du matériel ferroviaire (plus de 300 trains utilisent quotidiennement le lien fixe) et dispose à ce sujet d'équipements de haut niveau.

Il est dans ce cadre, partenaire au sein du pôle de compétitivité I-Trans situé à Lille et Valenciennes²⁹.

Eurotunnel a créé également les conditions pour que sa filiale Europorte 2 se positionne comme opérateur de fret ferroviaire en concertation avec les opérateurs nationaux pour ramener rapidement le volume de fret à 3 MT, son niveau de 1997. Son ambition est d'atteindre à terme 6 MT³⁰ de fret avec les opérateurs Euro Cargo Rail du groupe EWS et Fret SNCF tout en garantissant le libre accès (Open Access) pour tous les opérateurs de trains de marchandises, aux installations fret du concessionnaire du lien fixe.

Europorte 2 a acquis à cet effet plusieurs motrices adaptées aux normes du tunnel et repris la gare de triage de Fréthun qu'elle utilise comme espace technique pour ses opérations de service au sol. La société a également revu et simplifié ses règles de tarification, au train et non plus à la tonne, rendant le coût du péage plus attractif et donc compétitif³¹.

Aujourd'hui, petite structure au sein du groupe Eurotunnel (18 ETP), cette filiale assure pour l'instant un service de traction entre la gare de Fréthun et celle de Dollands Moor, côté anglais depuis le 26 novembre 2007 pour le compte des opérateurs ferroviaires SNCF et ECR (émanation de l'opérateur britannique EWS). Elle ambitionne de devenir un acteur local pour le fret de proximité à l'horizon 2010, n'étant pas à ce jour en mesure de développer techniquement et juridiquement, son activité sur le réseau français. Elle vise en particulier, la desserte des principaux centres d'activité régionaux et notamment l'acheminement du fret conteneurisé du port de Dunkerque vers les plateformes logistiques régionales et le lien fixe.

Le groupe Eurotunnel est également propriétaire foncier sur les communes du Calaisis à la suite de la création en 1990 d'une ZAC d'Etat sur 800 ha, réduite ensuite d'une centaine d'hectares, pour la zone foncière du terminal français du tunnel sous la Manche, qui supporte aujourd'hui la zone de la ZAC I (100ha) avec les activités commerciales de la Cité de l'Europe et de Marques Avenue, ainsi qu'un Parc d'Affaires et un pôle hôtelier de 285 chambres (groupe ACCOR). Il a également des réserves foncières sur la ZAC II (47 ha sur 60 au total) pour laquelle de nombreux projets ont été envisagés mais n'ont pas abouti, souvent en concurrence avec les projets développés par la Communauté d'Agglomération du Calaisis sur les zones du Virval et de la Turquerie³² à l'est de la ville de Calais.

29 Schéma régional des transports – Région Nord Pas-de-Calais p.28 – chap. 2 - Un cadre stratégique pour l'action – 2.3.8 - Une région d'excellence dans le domaine des transports.

30 Rapport d'activité 2007 Eurotunnel – pages 30-31-

31 Prix moyen du péage pour un train en période moyenne de fréquentation : 4 500€ et 600€ de prestation transmanche – Rapport d'activité 2007 Eurotunnel.

32 Voir l'historique des projets de la ZAC II- in Etude préliminaire de vocation et de programmation de la ZAC II – ICADE Foncier Développement.- Nov 2007

Document 4a : Vue d'artiste de la zone de la cité de l'Europe (ZAC I)



Juillet 2004



Il dispose enfin d'une quarantaine d'hectares sur l'emprise du chantier de creusement du tunnel à Sangatte, terrain intégré dans le périmètre d'un projet de golf à vocation touristique résidentielle et des terrains d'assiette dans le cadre de la concession pour l'usine de refroidissement sur cette même commune.

Pour mémoire dans le cadre de cette mission, il faut préciser qu'Eurotunnel est également propriétaire côté anglais du foncier sur lequel est installé le terminal anglais, mais dans une dimension moindre puisque celui-ci représente 25% de la superficie du terminal français.

Cette situation foncière, notamment celle concernant la ZAC II , n'est pas sans créer des difficultés avec la ville de Calais qui ne souhaite pas voir s'y développer des activités commerciales ou de service de nature à concurrencer ses propres projets. Or celle ci pèse dans le bilan du groupe Eurotunnel car il a du acquérir ce foncier auprès de l'Etat et le viabiliser pour un coût de 50 MF (7,6 M€) dans la perspective d'un aménagement complémentaire au lien fixe pouvant contribuer à une valorisation de l'image de Calais par la création d'équipements publics majeurs ayant une attractivité européenne. Ambition jamais concrétisée qui a conduit le PDG actuel d'Eurotunnel à accepter la proposition de l'ancien président de la CAC, ancien maire de Calais, (battu aux dernières élections municipales) pour la réalisation sur une partie du foncier (20 ha) d'une Cité de l'Auto et de la Moto, regroupant les concessionnaires implantés en ville et d'une Cité de l'Habitat, ce dernier projet étant développé par le groupe MOUGIN, autour du concept de techniques innovantes dans la construction, la rénovation et l'aménagement de la maison, respectueuses de l'environnement.

A ces projets viendra s'adjoindre un jardin des biomatériaux et des bioénergies à vocation de promenade et de découverte.

Lors de la réunion du Comité de suivi de la Convention signée avec Eurotunnel et l'Etat, le 31 janvier 2008 en Sous-Préfecture de Calais, il a été indiqué par le directeur de la CAC que le projet de cité de l'Auto et de la Moto, n'était pas réalisable et a donc été abandonné.

Unibail – Rodamco et la cité de l'Europe et Marques avenue

Il s'agit de la société gestionnaire du centre commercial de la ZAC I , la Cité de l'Europe ainsi que de l'ensemble commercial Marques Avenue (enseignes de grandes marques de l'habillement et de la maison).

Document 4b Vue de la Cité de l'Europe à l'ouverture (1995)



Cette ZAC I a toujours été perçue comme responsable du déclin des commerces de centre ville bien que difficile d'accès en raison du barrage psychologique créé par le passage des autoroutes, l'absence de desserte en transports publics et elle a donné lieu à l'opposition constante des édiles locaux.

Le développement de cette zone commerciale a été bloqué par les projets municipaux de rééquilibrage des commerces sur le centre de Calais et sur les zones de développement à l'Est de la ville, en particulier celle du Virval avec le transfert de Carrefour et le projet Victory Park, initialement prévu sur la ZAC II , projet remis en question par la nouvelle municipalité.

C'est ainsi qu'un certain nombre de projets comme l'espace de loisirs initialement envisagé sur la ZAC I , n'a pu voir le jour. Seul le bowling a été intégré à la Cité de l'Europe.

Cependant cette zone a permis de créer depuis sa réalisation en 1995, plus de 2000 emplois dont 1700 entre la cité de l'Europe et Marques Avenues.

Cette zone qui a connu une activité et un réel succès commercial avec la clientèle anglaise, a été fortement touchée par la suppression du « Duty Free ». Sa fréquentation a commencé à décroître à partir de 2001, cette baisse de fréquentation n'étant pas compensée par la clientèle locale.

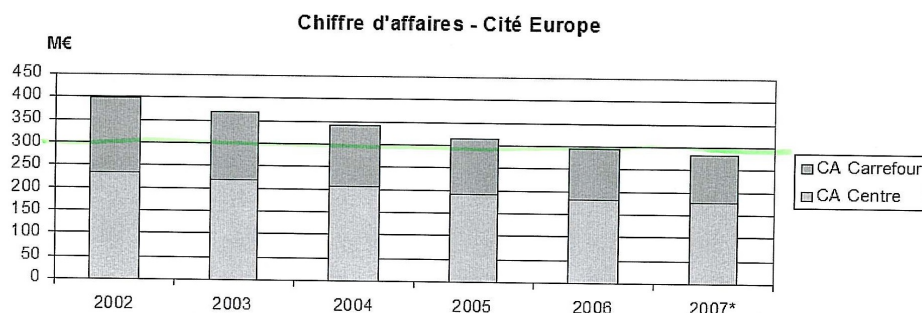
La société gestionnaire estime que la fréquentation globale du centre commercial est passée de 11 millions de visiteurs en 2001 à 7 millions en 2007.

Bien que le chiffre d'affaires soit stabilisé en dessous de 300 M€ en 2007 (alors qu'il avait atteint 400 M€ en 2002) selon les données fournies par Unibail, celui-ci n'apparaît plus suffisant pour garantir l'activité de l'ensemble des boutiques et du centre commercial Carrefour.

D'autre part , la saturation de la zone de chalandise du Calaisis en offre de commerces alimentaires, implique de rechercher une clientèle exogène à l'ensemble du Calaisis, avec une zone de chalandise estimée à 550 000 personnes, ce qui signifie une zone d'attractivité pour la Cité de l'Europe allant de Boulogne à Dunkerque et Saint Omer, agglomérations elles même fortement équipées en zones commerciales.

Cependant, la Cité de l'Europe, selon l'étude réalisée par l'Université du Littoral Côte d'Opale en 2004, a permis de fixer une clientèle régionale moyen haut de gamme, qui autrement aurait été attirée par les centres commerciaux de la métropole lilloise.

Document 5– Chiffre d'Affaires de la Cité de l'Europe



La clientèle anglaise, pour sa part, continue de représenter 30% de la clientèle de la Cité de l'Europe, pour 7% de touristes et 63% de clientèle locale.

Mais cette clientèle britannique assure 60% du chiffre d'affaires de la zone contre 5% pour les touristes et 35% pour la clientèle locale qui vient plus avec une motivation de loisirs détente que d'achat, phénomène sociologique de plus en plus fréquent dans les grandes zones commerciales périphériques.

Ces données montrent que la Cité de l'Europe joue toujours un rôle de captation de clientèle étrangère au territoire, qu'il est essentiel de conserver pour le maintien de l'activité, et que contrairement aux affirmations des responsables locaux elle ne semble pas être un véritable concurrent des commerces de centre ville³³.

Dans ce souci de maintenir le niveau d'activités et si possible accroître sa zone de chalandise, les responsables de la Cité de l'Europe envisagent de rendre la zone plus attractive. Ils ont prévu une rénovation de la Cité à hauteur de 8M€ en 2008 et une série d'actions promotionnelles en direction de la clientèle britannique, de manière à maintenir le niveau de fréquentation de cette clientèle, fréquentation liée principalement au différentiel de la fiscalité et du coût des produits entre les deux rives de la Manche, différentiel qui est, pour le moment, favorable à la partie française³⁴.

33 Université du littoral : ouvrage déjà cité -pages 107 à 120 – in chapitre : Le secteur du commerce aux particuliers. Cette partie de l'étude est très détaillée sur les conséquences de la création de la cité de l'Europe sur le commerce local.

Elle fait ressortir plusieurs aspects de la situation locale identifiés dans le cadre de cette mission:

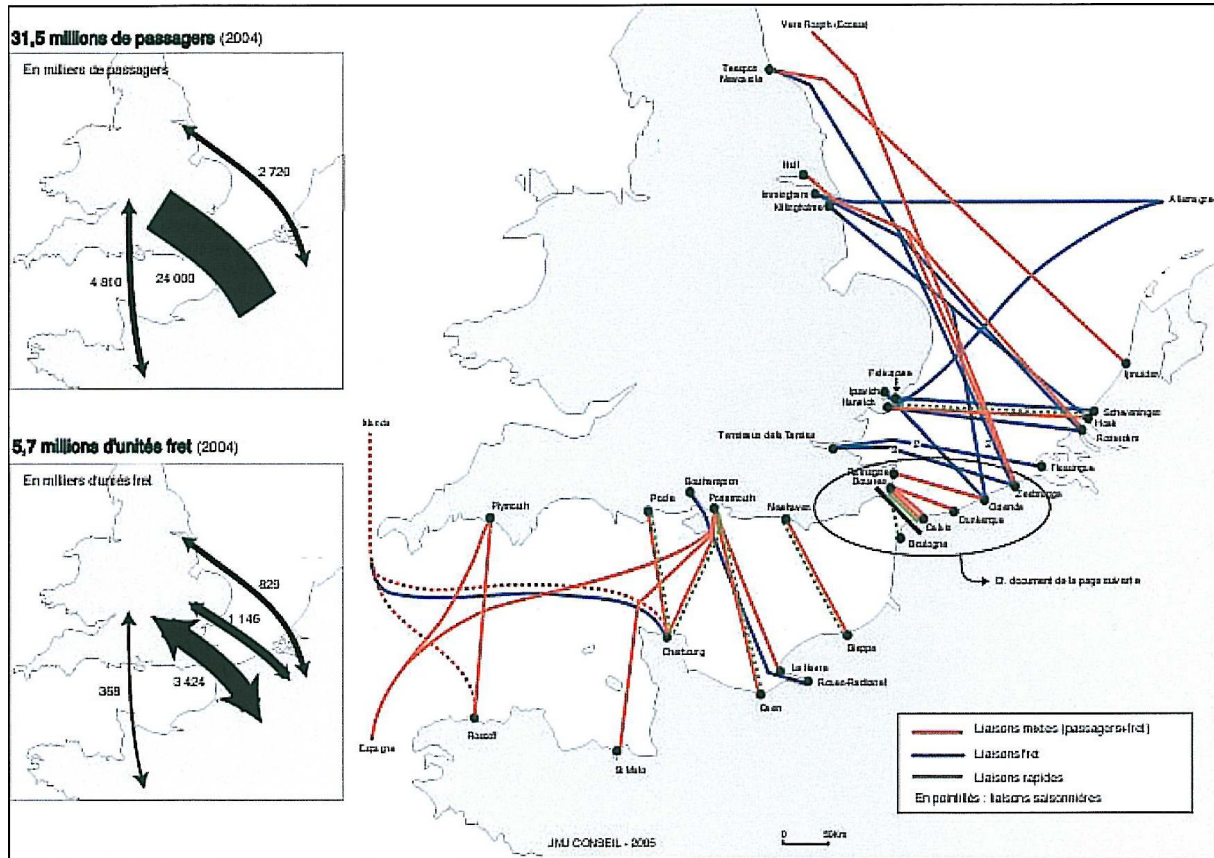
-la surcapacité commerciale de la zone du Calaisis et la zone de chalandise régionale et internationale de cet équipement;

-l'extraterritorialité de la ZAC I par rapport à la ville de Calais et et son développement commercial en périphérie de la ville;

-l'importance de la création nette d'emplois dans le secteur du commerce calaisien à la suite de la création de la ZAC I.

34 Voir à ce sujet l'étude déjà citée: Mission opérationnelle transfrontalière / Eurotunnel Juin 2003 – Looking to the Future qui a procédé à une analyse comparative des fiscalités britannique et française pour les candidats « commuters » pages 117-119

Les opérateurs portuaires



Source CCI Calais

Le port de Calais

Dès le début, la CCI de Calais a vu dans le lien fixe Transmanche un concurrent du port et du commerce local, et elle a refusé de collaborer avec lui.

Le lobby portuaire a bloqué le développement logistique que la position exceptionnelle de Calais, comme porte d'entrée en Grande Bretagne, pouvait permettre d'envisager, dès l'origine du lien fixe. D'autre part, Eurotunnel et les compagnies maritimes se sont livrés à une guerre tarifaire sans merci qui a considérablement amoindri les rentabilités respectives des opérateurs du Transmanche. Aujourd'hui ces politiques tarifaires sont plus en conformité avec le marché et les conditions d'exploitation de chaque opérateur. Eurotunnel pratique un tarif plus élevé que les ferries, fondé sur la régularité, le confort et la rapidité alors que les armateurs visent des tarifs attractifs pour les véhicules de tourisme et le fret routier avec des navires de plus grande capacité.

Actuellement les relations ont évolué dans un sens plus favorable, même s'il n'y a pas de véritable coopération ou recherche de complémentarité entre les deux gestionnaires, en dehors de situations particulières nécessitant le report du trafic de l'un vers l'autre (tempêtes, fermeture du port, conflits sociaux, accident ou incident dans le tunnel).

L'opposition sur les choix de développement du Calaisis était encore, forte entre les responsables de la CCI et l'ancienne municipalité de Calais, qui préside l'agglomération, un certain nombre de projets soutenus par la CCI pour développer la ZAC II venant en opposition avec ceux de la Communauté d'Agglomération.

Mais la préoccupation principale du gestionnaire du port, récemment attribué à la Région est de s'assurer l'appui de cette dernière pour procéder au développement du projet Port 2015.

Les compagnies maritimes qui se partagent le trafic Transmanche avec le groupe Eurotunnel, voient leur activité se développer régulièrement et augmentent les capacités de transport de leurs bateaux.

La croissance du trafic Transmanche du port de Calais a été en 2007 de 2,2% pour les véhicules de tourisme et de 0,52% pour les passagers. Le fret a stagné en 2007, essentiellement pour des raisons de limite de capacité des deux opérateurs assurant le lien entre Douvres et Calais dans l'attente de nouveaux postes sur le terminal fret et du projet Port 2015.

Document 7a – Port de Calais – Situation actuelle - Source CCI Calais Port 2015



Document 7b – Projet de port Calais 2015

Schéma directeur à moyen et long terme du port de Calais
Phase 5 – III - Dossier de Synthèse

- 43 -



Source: CCI Calais – Port 2015- Décembre 2006

Ce projet tend à doubler la capacité d'accueil de navires transporteurs de fret et à donner à Calais la possibilité de capter l'essentiel du flux de passagers et de fret roulant à destination ou en provenance de la Grande Bretagne par voie maritime et répondre par la même occasion au développement du port de Douvres, principal débouché maritime de Londres, qui projette une extension similaire.

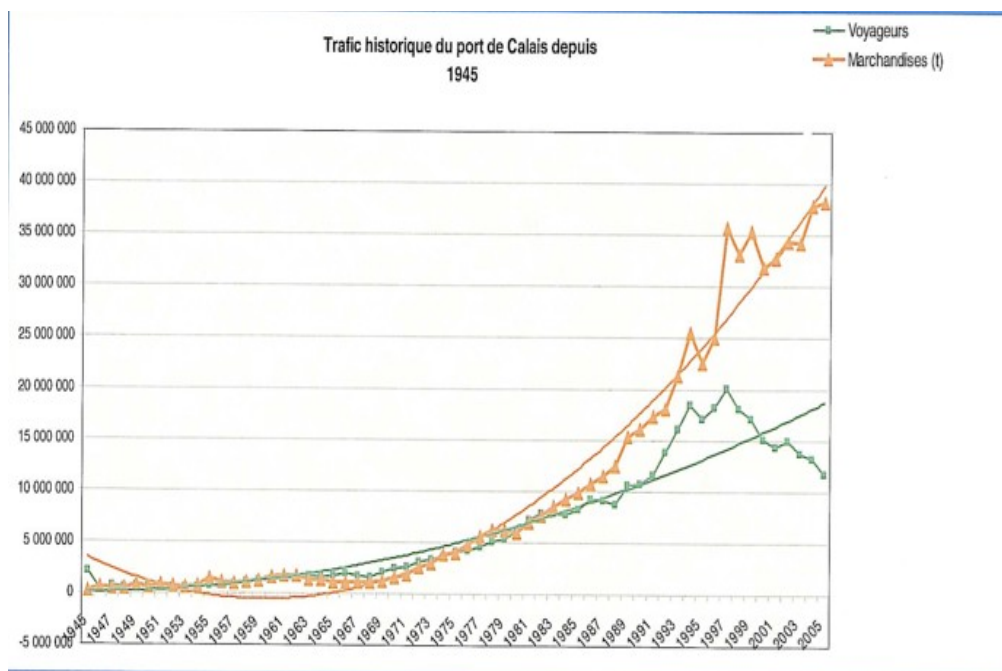
Ce projet de Port 2015 est conforté par la croissance régulière et le dynamisme des échanges Transmanche pour la part fret (3% / an depuis 2000, 5% en 2006 pour SEAFRANCE), même si l'évolution des passagers baisse régulièrement depuis 2000 suite à l'arrêt du duty free mais aussi à la concurrence des « low cost » pour se rendre sur le continent³⁵.

Document 8- Trafic du Port de Calais 2000-2007 par type de fret et passagers

Chiffres de trafic	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Marchandises (t)	31 875 441	32 741 400	34 380 052	34 323 373	37 902 415	38 301 666	41 505 004	41 509 910
PL :	1 307 795	1 373 414	1 448 646	1 443 790	1 626 063	1 651 732	1 847 197	1 846 014
Véhicules de tourisme :	2 580 781	2 512 741	2 610 185	2 621 008	2 457 884	2 180 916	1 989 730	2 034 458
Passagers :	15 063 509	14 366 373	14 989 142	13 728 518	13 255 383	11 695 133	11 459 687	11 518 729

35 Source CCI proposition d'un schéma de Développement – Calais Port 2015.

Document 9 - Evolution du trafic du port depuis 1945



La volonté affichée des porteurs du projet de Calais Port 2015 est d'inscrire celui-ci dans un programme régional de développement de la logistique portuaire entre Boulogne (pêche et transformation du poisson, escale de croisières), Calais (fret roulant et passagers en transit – port et tunnel - objectif 100 MT à terme contre 57 MT en 2006) et Dunkerque (produits en vrac et conteneurs).

La dimension intermodale de Calais semble être à présent reconnue localement et au coeur de la valorisation de la logistique des flux d'échange avec le Royaume Uni, mais sans doute de façon trop tardive, car cette organisation logistique vient en concurrence avec les autres équipements régionaux plus largement dimensionnés et mieux positionnés au centre des flux d'échanges transitant par la région.

Le port de Dunkerque.

Il a conservé son statut de port autonome d'Etat, à l'inverse des deux autres ports transférés à la région Nord Pas-de-Calais.

Ce port à vocation industrielle se vit en concurrence avec les grands ports belges et hollandais et avec Le Havre côté français.

Il est cependant excentré par rapport aux flux principaux de transit internationaux Nord/Sud transitant par l'agglomération lilloise (Aire urbaine centrale : Dourges, port de Lille, Mouscron, Lomme...) et reste très loin des volumes réalisés par les principaux ports nordiques, notamment sur le marché des conteneurs. Il est toutefois très performant en ce qui concerne le pré et post acheminement du fret par fer (55%),

Il a conservé un lien transmanche avec le port de Douvres par le biais de l'opérateur Norfolkline.

Le trafic Transmanche assuré à partir de Dunkerque est le suivant en 2007 :
(Source : Journal de la Marine Marchande – Dossier Transmanche- 21 mars 2008)

	Unités transportées	Part du marché Transmanche (%)	Evolution 2007/2006 (%)
Fret routier	560 000	14,6	5,60
Véhicules tourisme (y compris cars)	574 000	11	33
Passagers	1 450 000	10,5	30

Ce trafic représente 21,5% du tonnage total du port, soit 12,26 MT pour un trafic total de 57,1MT.

Sa qualité de premier port ferroviaire et l'existence d'une ligne Dunkerque - Calais en voie de restructuration et modernisation (doublement, électrification), a poussé les responsables du port à s'associer avec Eurotunnel par le biais de sa filiale Europorte 2, pour étudier les possibilités de développement d'une activité de fret ferroviaire, notamment à destination de la Grande Bretagne, mais aussi des plates-formes logistiques régionales.

Dunkerque vise un développement sur le fret maritime (vrac et conteneurs) qui lui assure une place significative dans la concurrence que se livrent les ports nordiques.

Le port de Boulogne

Celui-ci a été rétrocédé par l'Etat à la Région, comme le port de Calais. Il a subi les conséquences de l'ouverture du tunnel sous la Manche autant que l'évolution des conditions de trafic maritime orienté sur le fret routier alors que ses choix se portaient sur l'activité train/ferries. De même l'inadaptation de ses structures portuaires à la taille des navires assurant le lien maritime transmanche l'a fortement pénalisé. Il a été ainsi contraint de fermer sa liaison, la concurrence avec Calais s'étant révélée défavorable.

Seule une liaison passager a été conservée avec l'opérateur Speedferries qui a assuré en 2007 le trafic suivant³⁶:

<p>704 000 Passagers 296 000 véhicules de tourisme</p>
--

L'ensemble de cette activité est en recul de 5% , pour une part de marché qui n'excède pas 5 % également.

Dès lors, le port de Boulogne a cherché à développer de nouvelles solutions de trafic maritime, la dernière en date étant le projet de navire à grande vitesse (NGV) qui semble lui aussi peu soutenu par la Région. Son positionnement de principal port de pêche spécialisé dans le conditionnement du poisson ainsi que sa situation de port de centre ville pour l'accueil de croisières touristiques et un port de plaisance, paraissent être des orientations plus porteuses d'avenir et de développement pour ce port et recueillir l'aval des instances régionales, qui préparent un plan d'investissement à l'horizon 2014 pour 220 à 230 M€ intégrant la création d'un port roulier.

³⁶ Source: Journal de la Marine Marchande – 21 mars 2008

Les tentatives passées pour créer une complémentarité entre les trois ports de la région, mission SMAGGNE du CGPC, puis sous l'égide du maire de Dunkerque, président du Syndicat mixte de la côte d'Opale, n'avaient jamais abouti jusqu'à ce jour en raison du contexte politique local.

Aujourd'hui la nouvelle organisation de la compétence des autorités portuaires et la fusion en cours, entre les CCI de Calais et Boulogne, éloignent le risque de concurrence stérile. Des discussions sont engagées entre les gestionnaires des deux ports pour créer une société portuaire avec un port unique. La conférence portuaire mise en place entre les trois ports, associant également Eurotunnel devrait permettre de trouver les cohérences et complémentarités indispensables au développement de tous ces opérateurs qui subissent la concurrence des ports belges.

Le port de Douvres

Bien que n'étant pas directement concerné par l'objet de ce rapport, il apparaît que le port de Douvres joue un rôle essentiel dans le développement du littoral côté français à plusieurs titres.

Tout d'abord, c'est le principal débouché maritime de Londres vers le continent.

Il est aussi le port qui a su le mieux profiter de l'arrivée du lien fixe pour se diversifier vers le fret et la croisière grâce à la concurrence d'Eurotunnel et en concentrant le trafic des quatre opérateurs maritimes assurant le lien Transmanche à destination des trois ports du littoral Nord Pas-de-Calais³⁷.

Si le tunnel a été perçu comme une menace en 1994, les deux opérateurs sont aujourd'hui complémentaires du côté britannique.

Douvres s'est positionné comme port de tourisme et est le 2ème port anglais après Southampton pour l'accueil de passagers croisiéristes et le 4ème pour le transport de marchandises générales (essentiellement des fruits).

Le trafic Transmanche constitue toutefois sa principale activité, suivant en cela le rythme de développement du fret routier et la reprise du trafic passagers en raison du renforcement de la sûreté et des contrôles imposés à présent dans les aéroports, revalorisant, selon les responsables des compagnies de ferries, le passage maritime.

Les prévisions de croissance du trafic Transmanche font apparaître que le port sera saturé en 2014 et un projet a été établi pour doubler sa capacité d'accueil des navires à cette date, parallèlement au projet de Calais Port 2015.

Le trafic Transmanche du port de Douvres en 2007 a été le suivant³⁸:

	Unités transportées	Evolution 2007/2006 (%)
Fret routier	2 363 500	1,7
Véhicules tourisme	2 837 500	7,2
Autocars	105 330	-0,4
Passagers (en millions)	14,28	3,6

37 Quatre opérateurs se partagent le trafic Transmanche :
SeaFrance et P&O sur Calais, Norfolkline sur Dunkerque et SpeedFerries sur Boulogne.
Seuls les trois premiers assurent le fret routier.

38 Source: Journal de la Marine Marchande – 21 mars 2008

IV - L'évaluation des projets de développement local et la place d'Eurotunnel

Il est bien évident que dans le cadre de cette mission, il ne s'agit pas de porter ici un quelconque jugement sur les choix de développement opérés par les élus et les responsables du développement économique local.

Dans le cadre de la compétence décentralisée des collectivités territoriales, cette responsabilité leur appartient pleinement, l'Etat ayant à définir pour sa part les priorités qu'il entend affirmer régionalement et pour lesquelles il apporte son concours à travers les pôles de compétitivité et les contrats de projets pour la période 2007-2013.

Or, il apparaît que celui-ci fait preuve de désengagement pour le développement endogène du littoral et des activités portuaires en transférant celles-ci à la Région (sauf pour Dunkerque), en l'absence de volonté et de moyens pour favoriser une action cohérente sur le littoral.

La réalisation des infrastructures liées au Transmanche dans la période de sa réalisation, dont il a assuré la responsabilité, semble être le niveau ultime de son engagement sur le littoral calaisien dans le domaine économique et de l'aménagement du territoire.

Ceci d'autant plus que le Calaisis apparaît peu porteur d'une dynamique nouvelle, par rapport aux orientations et aux projets de développement tournés vers la métropole lilloise, la Belgique et les grands ports flamands (projets du Canal Seine-Nord, plate-forme multimodale de Dourges,...).

Les seuls éléments pertinents d'analyse qui peuvent être fournis dans le cadre de ce rapport, portent sur la place et le rôle perçu ou à venir d'Eurotunnel dans le contexte économique local,

1- L'intégration locale d'Eurotunnel

Il ressort à la fois de la lecture des diverses études sur les retombées économiques locales, réalisées à l'origine de la création du tunnel ou à certaines étapes de l'évolution de la gestion du lien fixe³⁹ et de l'audition de responsables locaux présents à l'époque de la création du tunnel, que de nombreux espoirs étaient mis dans le rôle moteur de l'économie locale que cet équipement, parmi les plus importants du siècle passé, devait générer. La comparaison entre ces objectifs de développement souvent ambitieux et la situation actuelle souligne que très peu de ce qui était envisagé a été réalisé.

1-1 L'arrivée d'un concurrent qui n'est pas bienvenu

Cela tient notamment à l'hostilité rencontrée par Eurotunnel de la part des élus locaux et des responsables de la CCI qui ont vu un concurrent à l'activité maritime des ports de Boulogne et de Calais.

Il s'en est suivi une exclusion de fait de la société d'Eurotunnel de tous les projets locaux, voir même des blocages de développement sur la zone du terminal ou des concurrences inconsidérées en matière de tarif pour capter les flux de passagers et de fret sans rapport avec la réalité des coûts.

39 Voir le rapport établi par l'INRETS en 1990 et l'étude de l'Université du littoral – mai 2004, ouvrages déjà cités.

1.2 Des difficultés financières liées au remboursement de la dette

Les difficultés financières rencontrées par la société gestionnaire, furent dues au poids excessif de la dette au regard de l'activité du tunnel, très inférieure aux prévisions. Ces difficultés financières n'ont pas permis à celle-ci de mobiliser des ressources pour favoriser des projets locaux.

Elle s'est donc d'elle-même isolée de la réalité économique locale, vivant dans un contexte « d'extra-territorialité », se concentrant sur la survie économique de l'entreprise, développant davantage des stratégies avec des opérateurs nationaux pour assurer la croissance du transit de passagers et de fret⁴⁰.

1.3 Des actions de développement réelles mais ignorées ou occultées

Depuis 1994, année de démarrage de l'exploitation du lien fixe jusqu'en 2004, le programme d'aménagement du terminal français sur la zone dénommée ZAC I a pu se concrétiser autour du centre d'activité Cité de l'Europe, lieu de destination transfrontalière, regroupant sur un même site le centre commercial et Marques Avenue, un complexe hôtelier, un complexe de cinémas, un parc d'affaires pour un montant global d'investissements de 204 M€ et employant plus de 2000 personnes.

Ainsi depuis la mise en service du lien fixe, ce sont plus de 6000 emplois qui ont été implantés sur la zone du terminal français.

Or, aucun des responsables locaux n'a fait ressortir au cours des entretiens, cette dimension essentielle dans une région où le chômage est supérieur à la moyenne régionale et où la disparition d'un secteur industriel traditionnel a entraîné une baisse de 26,2% de ses effectifs entre 2000 et 2005⁴¹.

De la même façon, la participation du gestionnaire du lien fixe et des entreprises de la zone d'activité associée, à la fiscalité locale, supérieure à 21 M€ en 2007 (6,1 M€ après dégrèvement selon une information Eurotunnel) au titre de la TPU, n'est pas soulignée, alors qu'il est certain qu'une ville comme Coquelles sur le territoire de laquelle est situé l'essentiel de l'emprise foncière du terminal a pu favoriser l'implantation d'entreprises et mener des projets grâce à la contribution financière des acteurs économiques présents sur cette zone du terminal.

Un autre élément particulièrement surprenant est la méconnaissance réelle de l'activité d'Eurotunnel par les responsables et élus locaux.

Tous ont eu l'occasion de visiter les installations du lien fixe, en particulier lors de sa mise en service.

Mais à l'exception du maire de Coquelles qui a affirmé bien connaître les installations et les activités d'Eurotunnel, les autres élus interrogés (y compris ceux de la nouvelle équipe municipale de la ville de Calais) n'avaient pas une connaissance actualisée des installations et de la façon dont travaillait le gestionnaire du tunnel, alors même qu'il s'agit d'une entreprise de haute technologie dans ses coeurs de métier sur un site technique exceptionnel.

40 L'illustration de cette politique de désengagement peut se faire en regardant l'évolution du service interne d'Eurotunnel, en charge des projets d'aménagement et de développement locaux, qui a été ramené de 8 à 1 personne.

41 Source :MSA/ASSEDIC 2006

Cela traduit l'exclusion profonde dont Eurotunnel a fait l'objet dans le contexte économique et politique local, et la difficulté pour le groupe d'être reconnu comme un partenaire majeur du développement économique local.

Le paradoxe de cette situation est que le président de l'agence locale de développement (en 2007) est un cadre exécutif du groupe Eurotunnel.

Cette attitude est en train de changer, Eurotunnel apparaissant de plus en plus comme un partenaire obligé des collectivités territoriales pour le développement local. Notamment le changement des responsables de la ville de Calais et de la CAC semble porteur de logiques nouvelles en matière d'aménagement et de projets de développement pour le Calaisis dans son ensemble.

Les dirigeants d'Eurotunnel sont parfaitement conscients de cette absence de reconnaissance locale et de la nécessité de procéder à une communication plus offensive en direction des décideurs locaux pour apparaître enfin comme un partenaire à fort potentiel plus qu'un concurrent des autres acteurs économiques du Calaisis.

Une politique de visite du terminal et une communication institutionnelle plus large vers tous les responsables régionaux visant à faire comprendre les stratégies et à faire connaître les savoir-faire d'Eurotunnel seraient de nature à rétablir une confiance que les élus locaux lui mesurent chichement.

2 – Le développement du trafic transmanche au profit de l'économie locale

Tous les acteurs locaux sont en mesure de donner le nombre de passagers, véhicules ou camions qui transitent par Calais chaque année (port et tunnel) soit 26,7 M de passagers et 61 MT de fret en 2007⁴².

Les prévisions de croissance des échanges avec la Grande Bretagne tablent sur une croissance du fret routier d'environ 4% à 5% par an, confortant le projet de Port 2015 et l'ambition d'un développement de la ville autour de la logistique transport. En particulier, avec le développement d'une zone logistique sur La Turquerie et le site de Transmark (portée par l'ancienne équipe dirigeante de la CAC), même si ce projet arrive un peu tard au regard de l'équipement de la région en plate-formes logistiques.

Cet enjeu est important et Eurotunnel y a toute sa place en tant qu'acteur avec ses propres navettes, mais surtout avec sa filiale Europorte 2 développant une stratégie d'opérateur de fret ferroviaire.

Le partenariat en cours d'élaboration avec le port de Dunkerque témoigne de cette volonté de se positionner comme un acteur essentiel dans le transit Transmanche de marchandises.

Au niveau régional, jusqu'à ce jour, il ne semblait pas qu'Eurotunnel soit perçu comme un vecteur de développement de la filière logistique sur le Calaisis. Si la complémentarité entre les deux terminaux transmanche tend aujourd'hui à s'imposer en lieu et place de la concurrence qui a prévalu jusqu'à présent, la capacité d'Eurotunnel à acheminer dans une démarche de qualité et de régularité le flux de marchandises transitant vers ou en provenance de l'Angleterre, vers la zone de Calais ne semble pas s'inscrire dans les stratégies de développement régional. Celles-ci ont été jusqu'à lors, plutôt centrées sur la métropole lilloise et les liens avec l'Europe du Nord, laissant à l'écart de l'organisation des grandes infrastructures régionales, le littoral calaisien à l'exception de Dunkerque.

42 en 2006 21,5M passagers et 57 M tonnes fret - note CCI Proposition d'un schéma de Développement – Calais Port 2015 – Déc. 2006

Il y aurait là vraisemblablement , dans le respect des choix stratégiques propres à chaque acteur économique, une synergie plus forte à mettre en place au niveau du Calaisis et plus largement du littoral jusqu'à Dunkerque, pour accroître les performances et la compétitivité du lien Transmanche dans l'organisation du transit des flux de marchandises au regard des autres terminaux maritimes du nord de l'Europe.

Dans le cadre de l'ouverture à des opérateurs privés du réseau ferré national, la stratégie développée par Eurotunnel avec Europorte 2, comme acteur ferroviaire régional, peut constituer un atout réel pour concrétiser les ambitions de Calais à être une des premières portes d'entrée sur le continent vers ou depuis le Royaume Uni.

Or , cette volonté de partenariat entre décideurs locaux et Eurotunnel, n'a pas parue évidente au cours de cette mission, la défiance historique ayant présidé au début des relations entre les partenaires, n'étant à l'évidence pas encore effacée.

Il est possible qu'à la suite des élections municipales de Mars 2008, qui ont entraîné l'arrivée d'une nouvelle équipe à la tête de la ville de Calais et à la Communauté d'Agglomération du Calaisis, les prises de position réciproques entre les divers acteurs économiques locaux, évoluent vers une meilleure complémentarité.

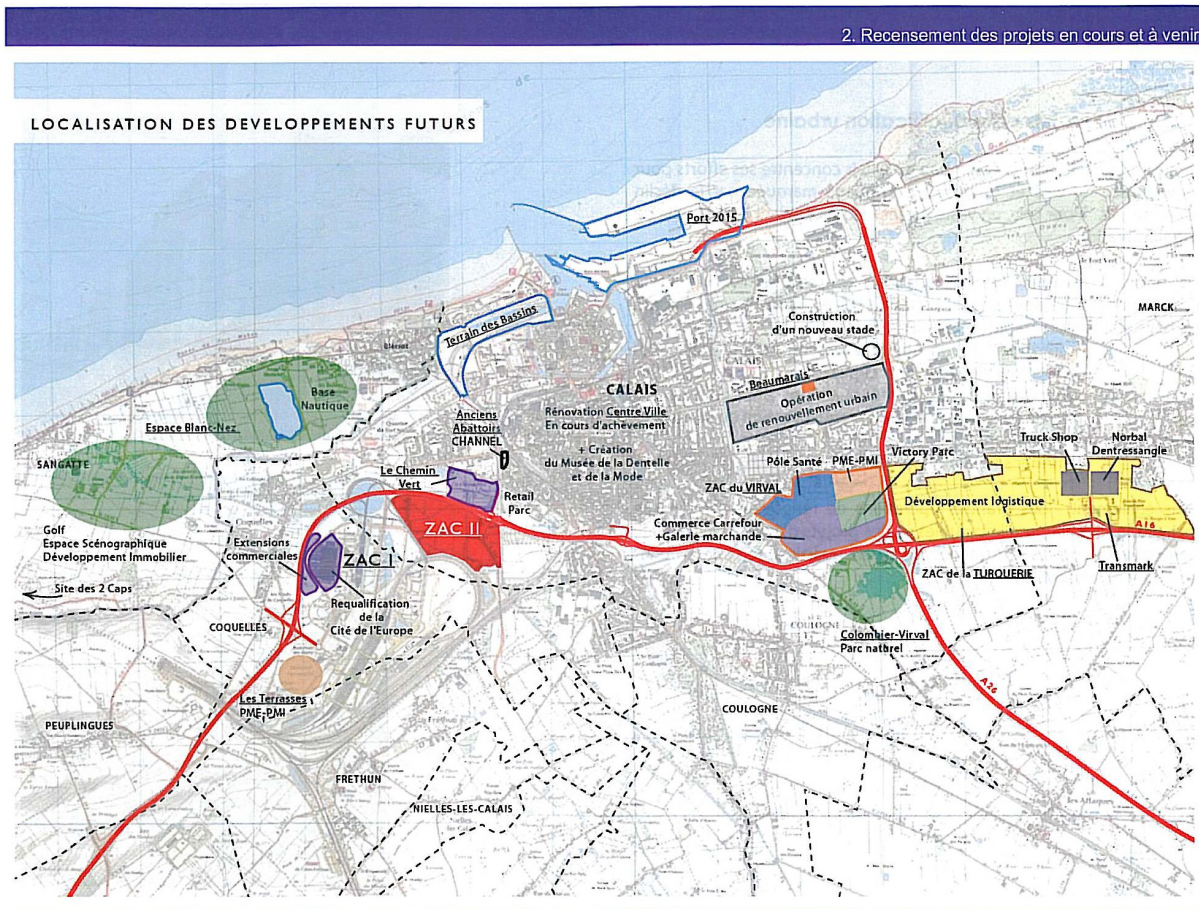
Il faut reconnaître que quelques signes encourageants ont été donné ces derniers temps pour associer le groupe Eurotunnel aux réflexions stratégiques concernant le développement du fret maritime et de sa logistique à travers la conférence portuaire qui vient d'être mise en place, actant en cela le terminal d'Eurotunnel comme le quatrième port à sec du littoral.

Récemment, la Région, par la voix du Président du Conseil Régional⁴⁴, a souligné tout l'intérêt de faire d'Eurotunnel, un partenaire dans la politique de développement portuaire du littoral que celle-ci compte impulser.

3 – Renforcer l'accompagnement des projets locaux dans le cadre de la maîtrise foncière d'Eurotunnel

Eurotunnel est propriétaire foncier de terrains encore disponibles pour des projets de développement autour du terminal français.

Document 11 – Les projets en cours sur le territoire de la CAC



D'autre part, les communes sur lesquelles est implanté le terminal du lien fixe, souhaitent développer des projets valorisant leur atout de proximité, à l'exception de la ville de Calais dont les choix de développement portaient sous l'ancienne équipe municipale, prioritairement sur un rééquilibrage urbain et la réalisation de services ou équipements de proximité faisant défaut à une population ayant de faibles revenus.

Elle était donc vigilante à ce que les projets envisagés sur la zone du terminal ne viennent pas concurrencer cette volonté d'aménagement des zones à l'Est de son territoire (la nouvelle équipe est visiblement dans une phase d'évaluation des projets engagés et n'a pas encore pris une position affirmée sur les pôles de développement et les équilibres d'aménagement à mettre en œuvre entre la zone du terminal, le centre ville et les zones à l'est de la ville. Les autres communes du Calais ont des projets de développement en attente, projets de développement dans lesquels la société gestionnaire du lien fixe se trouve impliquée à plusieurs titres :

- au titre de propriétaire foncier, tout d'abord sur la ZAC II (47 Ha) pour laquelle une négociation est en cours avec la ville pour l'implantation d'une cité de l'habitat (voir plus loin). Pour réaliser ce projet, Eurotunnel doit acquérir 11 ha de terrains appartenant à l'Etat.

Le dossier est en phase de validation, la ville devant lancer prochainement la procédure de ZAC, et Eurotunnel envisage de se porter candidat à l'aménagement de la zone.

La DRIRE, qui participe au Comité technique de la convention de revitalisation entre le groupe Eurotunnel et l'Etat sur l'aménagement de cette zone, se déclare favorable à ce dernier projet.

Sur Sangatte, Eurotunnel dispose de 35 ha qui sont prévus pour s'intégrer dans le projet de golf que la ville souhaite créer sur son territoire. Ce projet a reçu le soutien du groupe, sous la forme d'une étude de faisabilité et par l'accompagnement que les équipes d'Eurotunnel assurent dans la recherche d'un opérateur capable de porter ce projet à vocation touristique.

Celui-ci implique la réalisation d'équipements immobiliers initialement résidentiels, mais tournés à présent, de façon plus réaliste vers des équipements d'accueil à vocation touristique plus appropriés aux contraintes de la loi sur la protection du littoral et à l'environnement naturel du site des 2 Caps voisin.

Mais ce projet qui s'inscrit dans la volonté de changer l'image du littoral de Calais et de capter pour des courts séjours, les clientèles anglaises, reste pour l'instant assez peu intégré dans les projets de développement publics, la CAC n'ayant pas considéré qu'il s'agissait, à l'inverse de la base nautique, créée entre Calais et Sangatte, d'un équipement prioritaire. Malgré la bienveillance des élus locaux et départementaux à l'égard de ce projet, celui-ci ne pourra aboutir tant qu'il ne sera pas clairement positionné comme un équipement touristique devant se concevoir au niveau des autres golfs de la côte d'Opale, à destination d'une clientèle touristique et sportive exigeante, et nécessitant le recours à des financements privés, avec les contraintes d'un espace naturel protégé et une zone d'attractivité touristique pour l'instant à bâtir.

Les démarches entreprises par les services d'Eurotunnel pour trouver un porteur de ce projet, semblent s'orienter vers une solution touristique haut de gamme.

L'aide d'Eurotunnel à la conception de ce projet est de nature à intéresser d'éventuels financeurs privés, en partenariat avec la ville de Sangatte . Pour cela, le gestionnaire du tunnel devra vraisemblablement s'impliquer davantage dans le soutien à ce projet pour en garantir la réussite, dans une stratégie de développement local. Des discussions sont en cours avec la Mairie pour que le G.E.T. soit concessionnaire d'une ZAC d'aménagement du golf.

La DIREN consultée, n'est pas opposée à un tel projet dans la mesure où celui-ci respecte les contraintes liées au site classé et à la directive Habitat et Natura 2000.

Elle considère qu'un tel projet peut contribuer à assurer un continuum naturel avec l'opération Grand Site des 2 Caps limitant le risque d'urbanisation de cette partie du littoral entre Sangatte et Calais. Des équipements d'hébergement touristiques peuvent être envisagés, s'ils s'inscrivent dans la continuité urbaine du bourg.

Une concertation entre les services de l'Etat et le porteur du projet sera dans tous les cas indispensable à la bonne intégration de celui-ci sur le territoire de la commune.

Un autre grand projet envisagé pour attirer une clientèle touristique sur le littoral de Sangatte est le projet de musée des pionniers des traversées de la Manche, dont Eurotunnel a financé et piloté l'étude de conceptualisation.

L'aide d'Eurotunnel à la conception de ce projet est de nature à intéresser d'éventuels financeurs privés, en partenariat avec la ville de Sangatte . Pour cela, le gestionnaire du tunnel devra vraisemblablement s'impliquer davantage dans le soutien à ce projet pour en garantir la réussite, dans une stratégie de développement local. Des discussions sont en cours avec la Mairie pour que le G.E.T. soit concessionnaire d'une ZAC d'aménagement du golf.

La DIREN consultée, n'est pas opposée à un tel projet dans la mesure où celui-ci respecte les contraintes liées au site classé et à la directive Habitat et Natura 2000.

Elle considère qu'un tel projet peut contribuer à assurer un continuum naturel avec l'opération Grand Site des 2 Caps limitant le risque d'urbanisation de cette partie du littoral entre Sangatte et Calais. Des équipements d'hébergement touristiques peuvent être envisagés, s'ils s'inscrivent dans la continuité urbaine du bourg.

Une concertation entre les services de l'Etat et le porteur du projet sera dans tous les cas indispensable à la bonne intégration de celui-ci sur le territoire de la commune.

Un autre grand projet envisagé pour attirer une clientèle touristique sur le littoral de Sangatte est le projet de musée des pionniers des traversées de la Manche, dont Eurotunnel a financé et piloté l'étude de conceptualisation.

Ce projet dont le coût est évalué à 15MF€, est conceptuellement intéressant et de nature à donner une autre image du littoral calaisien.

Mais sa pertinence culturelle et historique doit être confrontée à la réalité de la gestion des espaces muséographiques et à la difficulté d'assurer un équilibre de fonctionnement compatible avec les ressources financières des collectivités porteuses de tels projets, car il est peu vraisemblable de parvenir à trouver des opérateurs privés pouvant assurer le financement de tels équipements, sans garantie de rentabilité.

Or la fréquentation d'un tel équipement constitue le facteur de contrainte pour sa réalisation et ensuite son exploitation. Bien que plus de 26 millions de passagers transitent annuellement par Calais, il est difficile de retenir une partie de ces derniers, dès lors que leur objectif initial n'est pas de séjourner sur le littoral.

Les études de faisabilité faites par les promoteurs d'équipements structurants (surtout de loisirs ou touristiques) ont toujours tendance à surestimer le potentiel de fréquentation en s'appuyant sur des arguments tout-à-fait légitimes mais plus rarement vérifiés dans les faits : densité de population dans une courbe isochrone donnée, zone de grands passages, notoriété et qualité des contenus muséographiques, etc

Invariablement, il apparaît que les facteurs de réussite d'un tel projet sont conditionnés par l'existence ou non d'autres sites d'attractivité à proximité et par la capacité de renouvellement des thématiques dans le temps et donc des investissements à réaliser régulièrement⁴⁵.

Concernant l'existence d'autres sites, dans l'environnement proche du projet de Sangatte, le site des deux caps constitue un élément favorable pour la fréquentation d'un tel équipement. Des complémentarités peuvent être trouvées, la visite du grand site étant peu onéreuse pour les budgets des touristes.

Par contre l'existence d'autres équipements à vocation grand public autour de thématiques scientifiques, muséographiques ou traditionnelles comme NAUSICAA et ses 600 000 visiteurs à Boulogne, MAREIS à Etaples qui plafonne à 38 000 visites, ou l'ouverture prochaine du musée de la Dentelle à Calais, génère à la fois une complémentarité pouvant capter et retenir une partie des touristes utilisant le Transmanche mais aussi une concurrence pour des budgets limités qui peut impacter la fréquentation du projet sur Sangatte.

45 Selon le syndicat professionnel des parcs et attractions SNELAC (Disneyland, Futuroscope, PAL, Vulcania,...) le taux de renouvellement de la clientèle est de 50% par an. Il faut donc pouvoir proposer une thématique, une attraction ou un spectacle selon la nature de l'équipement, tous les deux ans pour maintenir, au moins, le niveau de fréquentation.

Ce projet doit d'autre part intégrer la possibilité de faire évoluer ses thématiques pour renouveler son attractivité et sa clientèle potentielle (estimée pour l'instant à 120 000 personnes les premières années), ce qui suppose un engagement sur le long terme des collectivités territoriales, en l'absence d'un investisseur privé, engagement qui pour l'instant ne paraît pas acquis.

Dans ce contexte, la participation d'Eurotunnel limitée à l'étude d'un tel projet paraît être la contribution la plus raisonnable qui puisse être envisagée, aussi longtemps qu'une volonté locale plus forte assortie de moyens correspondants n'aura pas été démontrée.

Concernant l'opération grand site, menée par le Conseil Général sur le site des 2 Caps, l'association d'Eurotunnel aux divers partenaires du projet, est de nature à créer des synergies entre l'opérateur du lien fixe et le maître d'ouvrage, par la valorisation réciproque des activités de chacun. En particulier, sur un site aussi emblématique pour la Région et le Département, la présence ou l'implication d'Eurotunnel dans les différents documents ou actions de communication autour du grand site peut conforter l'implantation locale de l'opérateur, même si la population touristique fréquentant le site des Deux Caps, n'est pas majoritairement utilisatrice de ses services de navette, les visiteurs provenant pour une grande part du Nord de l'Europe.

La convention en cours d'élaboration entre le Conseil Général et Eurotunnel dans une perspective plus large de valorisation du littoral du Pas-de-Calais correspond à ce souci d'intégrer un des plus gros opérateurs locaux dans la stratégie de développement du littoral menée par le Conseil Général au-delà de la seule rétrocession de 6ha de la concession d'Eurotunnel pour aménager des parkings de délestage à proximité immédiate du site des 2 Caps.

Ce terrain, par sa situation à proximité du bourg et de l'accès au puit de creusement de 1974, peut servir également à l'implantation d'une maison du site des deux Caps, préfigurant ou se substituant au projet de musée de la traversée de la Manche. La Commission Intergouvernementale du Tunnel sous la Manche a été saisie pour avis de cette demande de sortie du terrain de la concession.

Un cas particulier de partenariat paraît devoir être examiné avec attention concernant le rôle que peut jouer Eurotunnel dans le développement de projets locaux.

Il s'agit de la commune de Fréthun sur laquelle est implantée la gare Eurostar et la zone de triage dont la filiale d'Eurotunnel, Europorte II vient de reprendre l'utilisation.

Cette commune, pour des raisons tenant à la fois au contexte politique local, à sa non appartenance à la CAC, ce qui l'exclue de tous les projets autour du lien fixe Transmanche, et malgré les ressources financières que lui procure la présence d'Eurotunnel sur son territoire, n'a pas valorisé une zone foncière en friche, la zone de la Briquetterie dont elle dispose de part et d'autre de la gare TGV. Cette zone présente un intérêt stratégique par son positionnement.

Aucun aménagement n'a été concrétisé, alors que la desserte des grandes métropoles en connexion avec la gare de Fréthun constitue un élément favorable à l'implantation de PME ou d'établissements d'entreprises travaillant en liaison avec le marché britannique.

L'avenir et les potentialités de cette zone sont dépendants de l'avenir même de la gare TGV, avenir régulièrement mis en cause par la SNCF, en raison de la faible fréquentation de cette gare et de la contrainte qu'elle impose à l'opérateur national, dans la liaison entre Paris et Londres.

Il est essentiel, dans le cadre de la servitude de desserte imposée à Eurostar, de rechercher la possibilité de favoriser l'implantation d'entreprises travaillant de part et d'autre de la Manche et pouvant utiliser le carrefour que constitue le lien fixe entre les métropoles française et anglaise pour développer leur activité. Le président du Conseil Régional a récemment rappelé la volonté de la Région de maintenir une fréquence des arrêts des Eurostars plus importante à Calais, contre dédommagement⁴⁶, malgré les réticences de la SNCF.

La démarche entreprise par les agences de développement de la Côte d'Opale pour contacter des entreprises anglaises intéressées pour disposer de possibilités sur le littoral, procède de cette même réflexion.

Dans une telle perspective Eurotunnel peut apparaître comme un partenaire essentiel par les facilités qu'il peut apporter dans le cadre de son activité à de telles entreprises.

D'autant plus que le terminal constitue un point nodal de réseaux de télécommunications et de transfert de données à très haut débit entre les deux pays, dont personne jusqu'à présent au niveau local n'a été en mesure d'indiquer s'il était possible de tirer avantage localement d'un tel équipement, nombre de responsables locaux ignorant jusqu'à l'existence de ce réseau à très haut débit.

De même la réflexion menée autour de la création d'un système de navettes de passagers entre les deux régions de part et d'autre de la Manche doit être suivie avec attention car elle est de nature à maintenir ou non l'activité de la gare TGV de Fréthun.

Il pourrait être proposé, à titre expérimental, de mettre en place un service public de navettes entre les deux terminaux soit, par autocar chargé sur des navettes ferroviaires de tourisme, soit par la constitution de navettes expérimentales constituées par adjonction de voitures club -car utilisées par les navettes de fret. Une convention entre Eurotunnel et l'Autorité Organisatrice de Transport compétente, pour la mise en place d'un tel service de transport public de passagers, pourrait fixer les conditions techniques, réglementaires et économiques de l'expérimentation sur une période déterminée, à l'issue de laquelle un bilan pourrait être fait sur l'existence ou non d'un besoin local.

---*---

46 La vie du rail 12 mars 2008 – La proposition financière du Conseil Régional est de 1M€ par an et par arrêt supplémentaire à Calais Fréthun.

Conclusion

Il ne s'agit pas bien sur pour l'auteur du rapport de dicter leur stratégie aux divers acteurs économiques locaux et en particuliers aux élus de la CAC comme aux dirigeants d'Eurotunnel.

Cependant dans le cadre de cette mission, faite à la demande du Président de la Délégation Française à la Commission Intergouvernementale du Tunnel sous la Manche, pour vérifier comment à partir des terrains mis dans la concession, et dans l'esprit des initiateurs du projet de lien fixe, l'appui du concessionnaire au développement local a bien été tenu, il est possible de mettre en avant quelques pistes pour l'avenir en tenant compte d'une réalité qui ne va pas dans le sens des objectifs initialement prévus.

Rappel du contexte littoral et régional depuis la réalisation du lien fixe

Eurotunnel a vécu jusqu'à ce jour dans une sorte d'extraterritorialité économique locale. Ceci est du historiquement à l'hostilité dont les élus du littoral et le lobby maritime du Transmanche ont témoigné à l'égard de ce projet.

Le contexte politique très concurrentiel entre les élus locaux et l'incapacité de s'entendre sur une stratégie de développement cohérente, notamment pour les trois ports de la région, ont été des facteurs aggravants de cette exclusion.

Les difficultés de reconversion du port de Boulogne par la disparition de son lien maritime Transmanche, sont dues essentiellement à la réalisation du lien fixe, mais aussi à cette impossibilité des gestionnaires et des élus à élaborer un projet commun de développement économique du littoral.

La volonté des élus calaisiens de maintenir coûte que coûte une économie industrielle basée sur des activités historiques mais déclinantes n'a pu compenser les pertes d'emplois importantes qui ont touché le Calaisis (dentelle, chimie lourde, etc.), mais a également retardé, voire compromis certains choix stratégiques comme la fixation d'une plateforme logistique digne du lien Transmanche et le développement de services associés.

Le retard pris dans une organisation cohérente du littoral a contribué à l'isolement de la zone du Calaisis, loin des grandes infrastructures de développement régional, qui ont été organisées plus à l'intérieur de la région, hors du territoire calaisien, autour de la métropole lilloise. Celle-ci a tiré un profit évident de l'arrivée du TGV et de sa connexion par Eurostar, aux capitales britannique et belge avec la réalisation d'Euralille. L'amélioration des dessertes ferroviaires vers le littoral par la mise en place d'un réseau TER à grande vitesse a accru le phénomène d'aspiration et de concentration du pôle économique régional autour de l'agglomération lilloise.

L'organisation des flux de marchandise transitant par la région laisse de côté le littoral à l'exception de Dunkerque, et les tentatives de Calais comme Dunkerque pour développer des plateformes logistiques pour capter une partie de ces flux de fret arrivent bien tard au regard de ce qui a été mis en place à Dourges par la Région avec le soutien de l'Etat, alors que celui-ci a laissé à la Région et aux départements du Nord et du Pas de Calais la responsabilité du développement du littoral.

Ceci apparaît d'autant plus paradoxal que Calais est aujourd'hui la principale porte de transit de fret routier entre le Royaume-Uni et le continent, en Europe.

Il faut toutefois préciser qu'à présent, la dimension complémentaire entre les acteurs maritimes et ferroviaire du Transmanche tend à s'imposer, mais elle n'est pas encore passée dans les faits.

Dans ce contexte, il apparaît que plusieurs propositions puissent être faites à l'intention de la Délégation française à la CIG et de l'Etat Français et aussi d'Eurotunnel dans le respect des compétences locales issues de la décentralisation.

A l'égard de la Délégation française auprès de la Commission intergouvernementale du Tunnel sous la Manche.

Tout d'abord, dans l'esprit du traité de Cantorbery définissant les compétences de la Commission Intergouvernementale dans son article 10, notamment aux points f et g ⁴⁷celle-ci devrait encourager le groupe Eurotunnel et les diverses collectivités territoriales à conventionner pour mettre en place ou conduire des politiques de développement local de façon concertée, à l'image de la convention en préparation entre Eurotunnel et le Conseil Général du Pas de Calais.

Il pourrait être proposé à cet effet, que soit réalisé régulièrement à son intention, par une instance telle le nouveau Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (par exemple à une fréquence calée sur celle des contrats de projet) un rapport d'information sur les actions de développement local impliquant le gestionnaire du lien fixe et les moyens que ce dernier y a consacrés.

Concernant les terrains inclus dans la concession et plus particulièrement la ZAC II, elle devrait s'assurer que la volonté des initiateurs du projet du lien fixe de faire de cette zone une vitrine technologique de haut niveau puisse se réaliser et étudier en lien avec les services de l'Etat Français, la manière de soutenir Eurotunnel et la Communauté d'Agglomération du Calaisis pour une valorisation ambitieuse de cet espace et sa mise en réseau avec les zones de développement régional.

A l'égard de l'Etat français et des autorités politiques régionales et départementales

Concernant l'Etat Français et la Région Nord Pas de Calais, il est souhaitable d'examiner les potentialités du groupe gestionnaire du lien fixe pour qu'il soit un opérateur régional majeur du fret ferroviaire à travers sa filiale Europorte 2 au moment où la volonté de l'Etat de renforcer les modes alternatifs au transport routier de marchandises est fortement affirmée au travers des dispositions du Grenelle de l'Environnement.

47 Traité de Cantorbery: Art.10 La Commission Intergouvernementale

alinea 3: Au titre de sa mission, la Commission Intergouvernementale doit notamment:

.... (f) Examiner toute question qui lui sera soumise par les Gouvernements, le Comité de sécurité, ou dont l'examen lui paraît nécessaire,

(g) Emettre des avis et recommandations à l'égard des deux Gouvernements ou des Concessionnaires.

Dans le contexte de développement continu du fret routier et de réduction régulière du fret ferroviaire enregistrée par l'opérateur national, Eurotunnel, n'a pu jouer d'autre rôle jusqu'à présent que celui de gestionnaire du lien fixe, subissant la diminution constante du trafic de fret ferroviaire. Favoriser le positionnement du lien fixe comme un « port à sec », le quatrième du littoral de la côte d'Opale, peut participer de cette volonté nationale. Dans cette optique la modernisation du réseau ferré entre les ports de Calais et Dunkerque entreprise par le Conseil Régional apparaît comme une priorité.

Il peut être opportun, pour l'Etat, sous réserve d'un engagement effectif de sa part, et de l'accord de la Région Nord Pas de Calais, d'organiser une concertation régulière sous l'autorité conjointe du préfet et du président de région, pour créer les synergies indispensables au développement complémentaire des ports en profitant de la réorganisation des compétences et responsabilités en matière portuaire entre l'Etat et la Région, afin de faire du littoral et de l'arrière pays du Calais, une plateforme économique majeure.

Cette concertation dont la forme est à déterminer, pourrait être matérialisée par un volet du contrat de projet en y associant la Commission Intergouvernementale et le groupe Eurotunnel au titre de gestionnaire du lien fixe, quatrième « port à sec » du littoral.

L'Etat pourrait ainsi s'assurer, par le biais de l'évaluation du contrat de projet et du pôle de compétitivité « i-Trans », quelle est l'implication effective du gestionnaire du Tunnel dans le développement local.

A l'égard d'Eurotunnel et des collectivités locales d'implantation du Terminal

Il est recommandé de renforcer la participation du groupe dans les projets des collectivités locales, que ce soit sous la forme d'une assistance en études de faisabilité ou comme opérateur aménageur.

Il faut cependant veiller à ce que cette participation soit moins tournée vers le développement de projets à caractère commercial, la zone étant suréquipée de ce point de vue, mais plutôt comme cela avait été initialement envisagé, vers des projets d'activités logistiques ou de technologies innovantes que la configuration du territoire permet, au débouché du lien Transmanche (cas de la zone de Fréthun ou de l'aménagement de la ZAC II).

Toutefois concernant la zone commerciale de la ZAC I, il faut tenir compte que la politique de rééquilibrage des zones commerciales de la ville de Calais est de nature à accroître la concurrence avec la Cité de l'Europe, seule zone qui a été pratiquement aménagée conformément à ce qui était prévu dans le projet initial de développement du terminal, et qui a généré globalement plus de 2000 emplois⁴⁸, en s'appuyant sur une clientèle exogène, régionale et internationale, en particulier anglaise, dont le maintien est garant de la qualité des prestataires présents sur la zone.

48 Terminal Eurotunnel: 2000
Cité de l'Europe (ZAC I) : 2000
Sous traitance et administrations liées au lien fixe: 2000

Il convient d'être vigilant à faciliter l'accès à nos voisins d'Outre-Manche, pour maintenir cette fréquentation indispensable à l'attractivité de la Cité de l'Europe et plus généralement à la ville de Calais, et au maintien des emplois ainsi créés. Cependant, cette fréquentation reste fragile et liée au régime des taxes sur les produits de part et d'autre de la Manche. De même le problème du coût du péage passager dans le tunnel reste un élément contraignant de cette fréquentation.

Au sujet de la gare de Fréthun et dans le souci de préserver la capacité de cette gare à constituer pour l'avenir, la gare majeure du littoral Ouest vers la Grande Bretagne et Londres, il peut être opportun pour Eurotunnel et les collectivités locales concernées de traiter les espaces fonciers associés à cette gare comme ceux de la ZAC II. Sa situation à l'entrée du lien fixe et au centre d'une continuité urbaine potentielle, devrait conduire à viser des activités novatrices et technologiquement avancées. Sa zone de fret déjà utilisée comme zone de service par le gestionnaire du lien fixe, paraît pouvoir être également valorisée comme l'espace logistique du fret ferroviaire de l'ensemble du littoral, dans la fonction proposée de « port à sec » du tunnel.

L'accompagnement des politiques d'aménagement des zones touristiques du littoral, aménagement souhaité ou mené par les collectivités locales constitue également une réelle valeur ajoutée par le groupe à ces projets locaux : opération grand site des deux caps, golf touristique , espace d'information sur la traversée de la Manche .

Cette valeur ajoutée peut aussi se révéler par l'accompagnement d'actions promotionnelles en relation avec son activité de gestionnaire du lien fixe, à l'occasion d'évènements impliquant des flux de voyageurs de part et d'autre de la Manche (échanges scolaires, manifestations touristiques, forfaits de séjour et transport touristiques, Jeux Olympiques de Londres 2012, etc..).

Le soutien aux projets d'équipements touristiques du littoral est nécessaire pour modifier, en l'améliorant, l'image du littoral notamment calaisien, tout en étant conscient que les synergies entre l'opérateur de transit de touristes qu'est Eurotunnel et les équipements envisagés pour accroître l'attractivité touristique à partir du site remarquable des 2 Caps ne sont pas immédiates et supposent un partenariat de long terme avec les acteurs locaux.

Cette politique de coopération avec les collectivités locales devrait passer tout d'abord par une meilleure communication de la société auprès des élus et des populations résidentes. C'est une nécessité pour remédier à la méconnaissance locale de ce qu'est Eurotunnel, ses potentialités et son savoir faire technique, pour pouvoir par la suite être associé en connaissance de cause aux diverses structures de réflexion sur les projets de développement local et régional, ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui.

Eurotunnel pourrait également proposer , afin de mieux préciser ses engagements dans les projets de développement du littoral, de conventionner avec les collectivités territoriales concernées , notamment la Communauté d'Agglomération du Calaisis et/ou le Conseil Régional, à l'image de la convention en préparation avec le Conseil Général du Pas de Calais.

Dans tous les cas, il paraît nécessaire qu'il y ait de la part de l'ensemble des acteurs publics à tous les niveaux du territoire local, départemental et régional la manifestation de leur volonté politique de s'engager dans ces projets.

En l'absence de cette volonté politique locale clairement affirmée, le groupe Eurotunnel peut envisager une croissance de son activité uniquement dans ses coeurs de métier, en s'orientant vers des stratégies nationales et internationales concernant le fret ferroviaire en complément de son rôle de gestionnaire du lien fixe et ne pas se sentir impliqué dans les problèmes du territoire calaisien, territoire qui se bat aujourd'hui avec une disparition de ses activités industrielles traditionnelles et un niveau de chômage élevé.

Dans ce cas, les derniers paragraphes en conclusion du travail réalisé par l'INRETS et TRACES en septembre 1990, travail déjà cité au début de ce rapport, auraient été prémonitoires:

« Les infrastructures de transport ont un rôle permissif. Permissif veut dire « qui peut entraîner » et non pas « qui assure le succès ». En ce sens, ces investissements de transport sont les conditions nécessaires mais non suffisantes, d'une politique d'aménagement du territoire ou du développement économique.

[En fluidifiant] les échanges et [en contractant] les distances-temps, les nouvelles infrastructures de transport programmées dans le Calaisis élargissent la palette des territoires susceptibles d'accueillir de nouvelles implantations présentant des caractéristiques plus attrayantes.

Dans ces conditions, le Tunnel sous la Manche et les infrastructures de transport qui lui sont associées, en transformant le Calaisis en zone de passage, ne vont-ils pas conduire à la destruction du pôle calaisien? »

Le retour à une situation normalisée à l'égard du groupe, même si c'est avec des acteurs divers qui ont montré jusqu'à présent ni une grande cohérence territoriale ni une ambition collective partagée pour l'avenir au regard des potentialités et des atouts de la zone littorale, offre à Eurotunnel et aux responsables du développement économique local, la possibilité de montrer qu'ils peuvent inverser cette vision de leur avenir.

DELEGATION FRANÇAISE A LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE
AU
TUNNEL SOUS LA MANCHE
0 0 5 2 0 2 - 0 1
Le Président,

Ligne directe : 01.44.69.93.61
Courriel : m.abadie@equipement.gouv.fr

Paris, Le 23 avril 2007

Note à l'attention de
Monsieur Claude MARTINAND
Vice-Président
du Conseil général des Ponts et Chaussées
Tour Pascal B 27.56
92055 La Défense Cedex

Objet : Perspectives de développement des collectivités locales dans l'environnement du terminal français du Tunnel s/Manche

Notre Référence : D. 14473

Dans le cadre du traité de concession entre Eurotunnel et les Etats français et britannique, il a été envisagé que la société d'exploitation du tunnel puisse réaliser des installations annexes concourant à l'exploitation de la liaison fixe et ouvertes au public après agrément de la Commission intergouvernementale, et puisse ainsi participer au développement économique local dans l'emprise du terminal et des territoires qui y sont directement liés. Certains projets liés au développement local ont déjà bénéficié de la participation ou du concours des services d'Eurotunnel.

De nombreux autres projets sont à ce jour à l'étude, certains portés par les collectivités locales (à titre d'exemple, un projet de musée sur les conquérants de la Manche). Ces projets, dont certains sont bien avancés dans leur phase d'étude, nécessitent la mobilisation de fonds importants et celle des services de l'Etat. Par ailleurs l'organisation des Jeux Olympiques d'été à Londres en 2012 peut représenter une opportunité qu'il convient de bien apprécier.

Le processus de redressement financier engagé par le PDG d'Eurotunnel laisse entrevoir la possibilité d'une implication plus forte de la société concessionnaire au bénéfice du développement économique local, en liaison avec les collectivités territoriales.

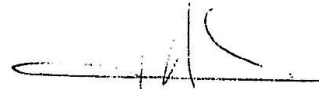
Je note enfin que l'Etat a labellisé un pôle de compétitivité au titre des transports ferroviaires dans la région Nord-Pas-de-Calais.

Dans ce contexte, il me paraît souhaitable de pouvoir évaluer la faisabilité de ces projets, leur intérêt en terme de développement économique, de création d'emplois et de structuration du territoire et éventuellement émettre des propositions après concertation avec les collectivités territoriales concernées (Conseil général du Pas-de-Calais et Conseil régional principalement, mais aussi les communes et EPCI situés à proximité du terminal français du tunnel). Une mission d'un membre du Conseil général des Ponts et Chaussées, particulièrement au fait des données liées aux équipements touristiques, pourrait utilement réaliser cette évaluation.

Elle pourrait donner lieu à un premier rapport à l'automne 2007 et faire l'objet par la suite d'une prolongation si la nature ou le développement le nécessitaient.

Pour l'accomplissement de cette mission, je suis bien entendu prêt à fournir à l'inspecteur général ou à l'ingénieur général que vous désignerez, les moyens matériels nécessaires à son bon déroulement, notamment la prise en charge des frais de déplacement.

Je vous prie de croire,
Mes respects, à vos services



Marc ABADIE



note à l'attention de

Monsieur Gérard RUIZ,
inspecteur général de l'équipement

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Conseil général
des Ponts
et Chaussées
Le Vice-Président

La Défense, le 11 MAI 2007

Référence n° 005202-01

Par note du 23 avril 2007, le Président de la Délégation française à la commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche a demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission sur l'évaluation des projets des collectivités locales dans l'environnement du terminal français du tunnel.**

Je vous confie cette mission enregistrée sous le n° 005202-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

J'attire votre attention sur le souhait du Président de disposer d'un premier rapport à l'automne 2007.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission aux présidents de la 5^{ème} et de la 4^{ème} sections et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au Président de la Délégation française à la commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche.

Claude MARTINAND

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 23 24
courriel :
Cgpc-sg
@equipement.gouv.fr

Copies à : M. le Président et Mme la Secrétaire de la 5^{ème} section
M. le Président et Mme la Secrétaire de la 4^{ème} section

DS
GS
RUIZ

Liste des personnes rencontrées au cours de la mission		
Personnes rencontrées et qualité	objet	date
Bernard FRAGNEAU Préfet 62	Prise de contact. Point sur le déroulement de la mission	8/06/07
Eric DELZANT DGS Conseil Général Pas de Calais	Point sur les orientations du département et Eurotunnel	8/06/07
Patrick ESPAGNOL S/prefet Calais	Prise de contact - Elaboration d'un programme de visites et contacts	20/06/07
J. GOURNON PDG Eurotunnel	Prise de contact Présentation de la mission/ Identification des contacts GET	27/06/07
S/ Préfet Calais JP. TROTIGNON, Directeur GET G. FROMENT Dir. développement	A Calais point sur les divers projets locaux – Rencontre avec la direction Eurotunnel Calais.	09/07/0/
G. FROMENT	Visite terminal français Visite sites des 2 caps, briquetterie et zones de développement de loisirs	09/07/07
Chris JOHNSON Correspondant terminal anglais	Visite du terminal anglais – Visite site de Samphire Hoe (stockage des gravats du tunnel, aménagement d'une zone de promenade découverte au pied des falaises)	10/07/07
M. MORTREUX Dir Cabinet du Président du CG 62	Point sur les orientations et projets du Conseil Général sur le littoral	23/07/07
JP De FRESNE - DDE 62	Réunion avec le coordonnateur littoral sur mission et projets du Calaisis	23/07/07
Mme CASTELNOT S/préfète de St Omer	Point sur les projets économiques du Calaisis	23/07/07
Jacky HENIN - ex maire de Calais renvoi vers Patrick Vaesken responsable développement éco à la CAC - S/Préfecture	Examen des projets de la CAC avec Eurotunnel	6/09/07
M.JM PUISSESSAU Président CCI Calais	Examen des projets du Calaisis	6/09/07
Opale LINK - Présidente et trésorière S/ Préfecture	Demande de rencontre à l'initiative de l'association sur le développement des navettes piétonnes entre Calaisis et Kent	28/09/07
Michel HAMY Maire de Coquelles	Projets ville autour du terminal et dans le cadre du Calaisis	28/09/07
Mme Catherine FOURNIER Maire de Fréthun et Conseillère générale Mairie de Fréthun	Projet ville autour du terminal et dans la Communauté de Communes Sud Ouest du Calaisis	28/09/07

Guy ALLEMAND Maire de Sangatte Mairie	Projet musée Autres projets de développement autour du terminal et dans CAC	17/10/07
Nathalie THIEULEUX DRT Nord Pas de Calais	Visite des sites côte d'opale Musée Etaples Nausicaa Boulogne	17/10/07
Martial HERBERT Maire de Marquise Conseiller Général	Président CC 2 caps Opération CG /OGS des 2 caps	19/10/07
Arnault GRAVES Coordination littoral DDE 62	Point sur les projets littoral Arrondissement DDE Boulogne	19/10/07
M. CARON Préfet du Pas de Calais Préfecture	Point d'information sur la mission Rencontres en cours - Objectifs	19/10/07
Guy FROMENT Responsable Développement Eurotunnel	Point sur les projets d'aménagement Sangatte et CAC	25/10/07
Cellule Economique S/Préfecture Calais	Réunion cellule Economique	22/11/07
M.Pascal SAINSON & JL FORMOSA Président & directeur Calais Développement	Point sur les projets CAC et transmanche	22/11/07
Philippe WETZEL DGS Communauté d'Agglomération Calaisis	Examen des choix de développement De la CAC sur la Zac II	23/11/07
M. AGNES Dir cabinet M.Delebarre Communauté Urbaine Dunkerque	Convention avec Eurotunnel sur le fret ferroviaire du port de Dunkerque	23/11/07
G. FROMENT Développement local Eurotunnel	Point sur accord avec CAC sur ZAC II Et sur convention avec le CG 62	23/11/07
Mme Veronique MARGERIE Directrice Cité Europe Coquelles	Situation de cité de l'europe Perspectives de développement	23/11/07
Y. DURUFLE SGAR Nord Pas de Calais	Politique de l'Etat dans le cadre du PASER pour le Calaisis et les transports régionaux	29/11/07
J. GUINARD DRE Adjoint Nord Pas de Calais - DRE Lille	Rôle de la DRE dans la politique des transports multimodaux de la région et sur le Calaisis	29/11/07
J. GOUNON & JP TROTIGNON PDG et DG Eurotunnel	Visite CGPC/ S5 du terminal français	30/11/07
T. ROCHEFORT Directeur Opérations Unibail Rodamco	Point sur les orientations cité de l'Europe Calais	10/01/08
Arnaud DEMOL chargé de mission CG62	Convention CG 62 – Eurotunnel	30/01/08
←Denis Musard M.Launey DIREN Nord Pas-de-Calais	Réunion sur projets de développement littoral Calaisien et loi littoral	1 2/02/08

←F. Coart Directeur EUROPORTE 2	Stratégie Eurotunnel sur fret ferroviaire	14/02/08
←JP De Courcelles Conseiller du président pour les transports M. Colin Chargé de mission Cabinet du Président du C. Régional	Schéma régional des transports régionaux.	27/02/08
Claude Gressier Président S4/ CGPC	Présentation du pré rapport pour avis sur les questions portuaires	20/03/08
M. Dubail responsable du littoral 62 Conservatoire du littoral	Dossier de demande de sortie de terrains de la concession Eurotunnel pour le projet OGS des 2 caps - dossier golf sur Sangatte	10/04/08 par téléphone
Mme N. Bouchart Maire de Calais M. P.Vambelle chargé de mission au cabinet du maire sur les dossiers aménagement	Echange de vue sur le rôle d'Eurotunnel dans la stratégie de développement de la ville	22/04/08
M.G. Froment	Visite du site d'implantation du golf de Sangatte. Visite du terrain de l'usine de refroidissement pour le parking de l'OGS des 2 caps	22/04/08
←G. Tierney Responsable du programme des JO et projet Thames Gateway Communities and Local Government Mmes Chapman et Holt Kent County Council - Chargées de mission pour le partenariat international et pour les JO	Point sur la coopération transfrontalière entre le Kent et le Pas-de-Calais et sur le partenariat dans le programme des JO	23/04/08 Londres Communities and Local Government
M. Blet Nouveau Président de la CAC Mairie de Calais	Point sur les projets portés par la CAC impliquant ou concernant EUROTUNNEL	30/04/08
M. Mazouat Chargé de mission partenariat transfrontalier avec le Kent Conseil général 62	Point sur les collaborations en cours entre le CG62 et le KCC dans le cadre du protocole du 8 novembre 2005	24/04/08 par téléphone
←F.Cuviller Député Maire de Boulogne Assemblée Nationale	Position de la ville de Boulogne à l'égard d'Eurotunnel	4/06/08