



## Le transmaritime

# I - Le fait géographique transfrontalier

## Le transmanche Kent - Nord-Pas-de-Calais

Ces quatre cartes sont extraites d'une étude réalisée par la MOT en 2004<sup>1</sup> à l'occasion du centenaire de l'Entente cordiale entre la France et la Grande-Bretagne et commandée par Eurotunnel, le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale et le Fonds de Développement du Littoral, dans le but de mesurer les enjeux du développement de la coopération transfrontalière entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais au regard des liens géographiques, économiques et politiques entre les deux territoires mais également des contraintes spécifiques, des potentialités sous-exploitées et néanmoins offertes par la présence du tunnel sous la Manche.

Cette planche présente des éléments de diagnostic territorial pour l'analyse des dynamiques à l'œuvre au sein d'un territoire transmaritime de proximité, celui du détroit du Pas-de-Calais et de ses territoires constitutifs très composites : le Nord-Pas-de-Calais est fortement polarisé par sa capitale régionale : Lille (1,8 million d'habitants dans l'aire urbaine transfrontalière) et est émaillé d'un semis de villes moyennes de plus de 250 000 habitants (Dunkerque, Valenciennes, le bassin houiller). Le Kent est de taille plus modeste (la taille d'un petit département français comme le Vaucluse) avec un maillage de villes plus petites, et surtout dans l'orbite de la plus grande ville d'Europe avec Paris, l'ouest du comté n'étant qu'à 20 km de la City de Londres. Le comté est donc très fortement polarisé par la capitale britannique en particulier sur le mode des relations domicile-travail le long des radiales principales de transport, et fait figure de grande banlieue en cours de rurbanisation sur une partie de son territoire.

Les trois premières cartes correspondent à une démarche d'analyse territoriale comparée des deux côtés du détroit afin de mieux comprendre le fonctionnement des deux territoires, les points de convergence et de divergence de part et d'autre du détroit mais également les flux qui sillonnent cette partie du Channel. Les trois thèmes différents : prix de l'immobilier, taux de chômage comparé et fréquence des modes de transports transfrontaliers de proximité ont été choisis car ils montrent que ce qui différencie deux territoires frontaliers peut constituer par complémentarité une opportunité sur laquelle pourront se fonder des flux transfrontaliers à venir (dernière carte prospective consacrée aux possibilités des migrations alternantes fondées sur l'aménagement des infrastructures de transports), à condition de surmonter notamment la contrainte technique du passage, illustrée dans la troisième carte (fréquence journalière des modes de transports).

**La première carte : coût comparé des maisons**, met en exergue le contraste saisissant entre les prix côté britannique et ceux côté français de part et d'autre du détroit. Le marché est particulièrement tendu en Angleterre, le Kent étant un des comtés les plus chers de Grande-Bretagne alors que le Nord-Pas-de-Calais est une région des plus abordables (en moyenne régionale) à l'échelle française. Les prix varient en moyenne du simple au quadruple et parfois jusqu'au sextuple si l'on prend en compte les franges occidentales du Kent, plus proches de Londres. Par conséquent, les acquisitions britanniques pour les résidences secondaires sont de plus en plus importantes dans l'ouest du Nord-Pas-de-Calais.

**La deuxième carte présente l'analyse comparée des taux de chômage** entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais. Si les territoires sont économiquement très peu intégrés, fait en grande partie à corréliser à des liaisons transmanche inadaptées (250 travailleurs

frontaliers quotidiens du Nord-Pas-de-Calais vers la Grande-Bretagne contre 18000 vers la Belgique), ils sont également très dissemblables par leur structure économique (Kent aux industries de haute technologie et très tertiairisé, dans l'orbite londonienne ; Nord-Pas-de-Calais, en fin de reconversion industrielle et avec des poches de pauvreté endémique). La carte montre que le côté français se caractérise par un taux de chômage trois fois plus élevé que celui du Kent en dépit de contrastes infra-régionaux significatifs (littoral, métropole lilloise, bassin minier...). Le littoral du Calais, porte d'entrée vers la Grande Bretagne, est le plus touché (record national).

**La troisième carte présente la fréquence de modes de transports de proximité** qui traversent le détroit chaque jour. Sur le plan des flux, le « Channel » est sillonné par de multiples déplacements, moins de proximité, souvent de plus longue distance, se répartissant à parts quasi égales entre Eurotunnel et les compagnies de ferries, la majorité du trafic de proximité de personnes, en légère augmentation, se faisant entre Calais et Douvres. En 2000, ces flux de proximité de personnes s'élevaient à 27,4 millions de personnes dans les deux sens, le point de départ de l'aller-retour étant localisé à 81% dans les îles britanniques. Ce déséquilibre est à corréliser avec le différentiel d'attractivité touristique des territoires (la Grande-Bretagne comme le Kent, considérés comme trop chers par rapport à la France et en particulier le Nord-Pas-de-Calais, ce dernier accueillant un flux commercial très important de « day trippers » pour l'achat d'alcool et de produits alimentaires, un flux de transit et enfin des courts séjours de plus en plus plébiscités par les Britanniques.

Cette carte montre l'offre éclatée en matière de transports transmanche et surtout une fréquence dans l'offre de transports faible, non adaptée à un flux de voyageurs et transfrontaliers de proximité : à l'exception d'Eurotunnel qui présente une offre importante mais fret et voyageurs confondus (ces derniers ne pouvant traverser qu'avec leur véhicule), les trafics ferry proposent au mieux 10 trajets par jour et par sens. On note le positionnement d'Eurostar sur le créneau du transport Bruxelles et Paris-Londres, pratiquant des tarifs et des horaires dissuasifs pour un trafic de proximité et dont le nombre d'arrêts à Calais et à Ashford est en constante diminution.

**La dernière carte**, qui se fonde sur les 3 précédentes, propose un scénario de développement territorial transmanche plus intégré, fondé sur l'aménagement de l'infrastructure de transports qui pallierait les lacunes du système existant. La création, à terme, d'un TER (Train Express Régional) transmanche dans le tunnel entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais (à l'instar de l'Öresund entre Copenhague et Malmö) répondrait à une réelle demande côté britannique et permettrait, à l'exemple de nombreuses zones françaises frontalières le développement d'un flux de travailleurs frontaliers<sup>2</sup> qui bénéficieraient du dynamisme de l'emploi côté britannique et des prix de l'immobilier relativement modéré côté français ainsi que d'un cadre fiscal tout à fait propice à ce flux. Enfin, cet aménagement permettrait le développement d'une dynamique de coopération beaucoup plus large et pluri-thématique entre deux bassins de vie qui ne coopèrent pour l'instant que de façon très ponctuelle.

<sup>1</sup> L'étude, qui compte 36 cartes, est téléchargeable sur le site internet de la MOT : <http://www.espaces-transfrontaliers.org/>

<sup>2</sup> Dans l'étude, ce processus de « commuting » est détaillé dans les différentes étapes techniques de sa mise en œuvre et pour les impacts territoriaux transfrontaliers qu'il peut engendrer.