

Direction Régionale de l'Équipement du
Nord-Pas de Calais

Les incidences du Tunnel
sous la Manche sur les
marchés fonciers dans les
agglomérations du littoral

-RODRIGO ACOSTA -

1994

ADEF, Etudes Foncières Grande Arche Nord 92044

Paris La Défense Cedex 41 Tél.: 40 81 85 35

Observatoire Économique

et Statistique des Transports

DOCUMENTATION

Ref. n°

CDAT
9775

Avertissement

*La Direction Régionale de l'Équipement du Nord - Pas de Calais
a demandé à l'ADEF d'engager une réflexion sur l'évolution du foncier dans le littoral afin
de donner des éléments d'appréciation sur une question d'actualité : " les effets des
réalisations d'infrastructures de liaison sur la valorisation du foncier."
Il est cependant trop tôt pour arriver à une conclusion définitive sur l'impact à moyen et
long terme du tunnel et de la rocade du littoral. Il faudra identifier et mesurer les effets
induits sur la durée afin d'apprécier les retombés et de prévoir les éventuelles périodes de
turbulence des marchés fonciers et immobiliers dans le littoral du Nord - Pas de Calais.*

—TABLE DES MATIÈRES —

<i>Introduction</i>	1
<i>Organisation de l'étude</i>	2
<i>Méthodologie</i>	4
<i>Sources utilisées</i>	5

I Le littoral du Nord-Pas de Calais et le problème du foncier : contexte et cadrage

I.1. PRÉSENTATION RAPIDE DE LA RÉGION NORD PAS-DE-CALAIS ET DE SON LITTORAL	6
I.1.1. NORD PAS-DE-CALAIS ET LE LITTORAL	
I.1.2. LE LITTORAL : POPULATION	
I.1.3. PÔLES URBAINS DU LITTORAL DU NORD PAS-DE-CALAIS	
I.1.3.1. DUNKERQUE, CALAIS, BOULOGNE	
I.1.3.2. LES AUTRES COMMUNES DU LITTORAL	
I.2. PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURES RÉALISÉS ET EN COURS	11
I.2.1. NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION ET RÉORGANISATION DE L'ESPACE LITTORAL	
I.2.1.1. Le réseau routier	
I.2.1.2. Eurotunnel	
I.2.2. INFRASTRUCTURES ET LEURS INCIDENCES SUR LE PARAMÈTRE DISTANCE-TEMPS ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	15
I.2.2.1. La conjugaison des facteurs	
I.2.2.2. Le facteur infrastructure et le développement économique : quelques indices immédiats	

**I.3. ÉLÉMENTS DE LA PROBLÉMATIQUE FONCIÈRE : L'INCIDENCE DES
INFRASTRUCTURES SUR LES MARCHES FONCIERS DU LITTORAL DU
NORD PAS DE CALAIS**

19

1.3.1. CADRAGE DU PROBLÈME FONCIER ET DÉFINITION DU SUJET

I.3.2 PRIX DES TERRAINS ET CHARGE FONCIÈRE

I.3.2.1. Bref rappel des prix de lots en France

I.3.2.2 Caractériser le foncier dans le Littoral

I.3.2.2.1. Prix de terrains

I.3.2.2.1.1. Dunkerque

I.3.2.2.1.2. Calais

I.3.2.2.2. Charge foncière

I.3.2.2.2.1. Dunkerque

I.3.2.2.2.2. Calais

**I.4. ÉVOLUTION RÉCENTE ET NATURE DU MARCHÉ FONCIER DES
TERRAINS NUS DE PLUS D'UN HECTARE**

27

I.4.2. LES TRANSACTIONS DE PLUS D'UN HECTARE

**I.4.2. LE VOLUME ET LE PRIX CONCERNANT LES MUTATIONS
DE PLUS D'UN HECTARE SUR LE LITTORAL**

**I.5. TRAITS COMPARATIFS ENTRE LE KENT (GB) ET LE LITTORAL :
ESQUISSE DE L'INCIDENCE DU TUNNEL SUR LE FONCIER DANS LE KENT
(GB)**

31

I.5.1. TRAITS GÉNÉRAUX DU KENT

I.5.2. LE FACTEUR "TUNNEL" SUR L'ÉCONOMIE LOCALE

I.5.3. INCIDENCE SUR LES DISTRICTS : APPROCHE QUALITATIVE

I.5.4. LE FACTEUR "TUNNEL" ET LE PRIX FONCIER

I.5.5 ETAT DU MARCHÉ ET PERSPECTIVES DES MARCHÉS FONCIERS DU KENT

**II Les tendances lourdes des marchés fonciers du Nord-
Pas de Calais : l'exemple des terrains pour l'habitat
individuel**

48

**II.1. TENDANCES LOURDES DES MARCHÉS ENTRE 1975-1981 ET 1987-
1989**

**II.1.1. MARCHÉ FONCIER DE LA MAISON INDIVIDUELLE: LA FILIÈRE
INDIVIDUELLE OU LE MARCHÉ A**

II.1.2. COMPARAISON DES INDICATEURS DU MARCHÉ FONCIER "A" DANS LES 4
AGGLOMÉRATIONS DU LITTORAL

II.1.2.1. Transactions et surface par bassin d'habitat

II.1.2.2. Surface moyenne par lot

II.1.2.3. Prix moyen au m²

II.1.2.4. Prix moyen à la parcelle :

II.2. UNE ANALYSE RAPIDE DES 4 CATÉGORIES D'ESPACES LITTORAUX :
LE CENTRE, LA BANLIEUE, LE PÉRIURBAIN ET LES ZONES RURALES ET
TOURISTIQUES

61

Transactions et prix par catégorie

III Les tendances actuelles des marchés fonciers : une
approche qualitative

65

III.1. LES TRANSACTIONS FONCIÈRES DEPUIS LES DÉBUTS DES GRANDS
INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURE

III.1.1. LES TRANSACTIONS SUR LES TERRAINS À URBANISER

III.1.1.1. Les intermédiaires

III.1.1.2. Les utilisateurs finaux

III.1.1.3. Quels usages ?

III.1.2. TRANSACTIONS SUR LES TERRAINS AGRICOLES

III.2. ESTIMATION DES PRIX POUR LA PÉRIODE 1990-1993

69

III.2.1. NIVEAU GÉNÉRAL DES PRIX FONCIERS

III.2.1.1. Prix des terrains

III.2.1.2. Tendances récentes : premiers renseignements des
niveaux de prix

III.2.2. LES PRIX DES TERRAINS EXPROPRIÉS

III.2.2.1. Les expropriations

III.2.2.2. Les prix à l'amiable

III.3. ARTICULATION ENTRE LA MISE EN ROUTE DES INFRASTRUCTURES
ET LE FONCIER

74

III.3.1. CHUTE DE LA DEMANDE DE FONCIER

III.3.2. ACTIONS SUR LES OUTILS FONCIERS

III.3.2.1. IMPLICATIONS SUR LES POS

III.3.2.2. Incidences sur le droit de préemption urbain

III.3.2.3. Effets sur l'évolution du nombre des permis de construire

III.3.3. PRODUIRE DES TERRAINS À BÂTIR

III.3.3.1. Comment assurer le financement de la surcharge foncière

III.3.3.2. Surmonter l'obstacle de financement des équipements

III.4. ANALYSE DES TENDANCES ACTUELLES ET SON RAPPROCHEMENT AVEC LES TENDANCES LOURDES 78

III.4.1. L'ÉPHÉMÈRE "EFFET TUNNEL"

III.4.2. ATTENTISME OU PROLONGATION DE LA PÉRIODE PASSÉE ?

IV Perspective des marchés fonciers du littoral 81

IV.1. ENJEUX DES MARCHÉS FONCIERS

IV.1.1. HANDICAPS STRUCTURELS

IV.1.2. TROIS FACTEURS-CLÉ DES MARCHÉS FONCIERS DU LITTORAL

IV.2. HYPOTHÈSES DE L'EFFET DES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS SUR LES MARCHÉS FONCIERS (À MOYEN TERME ET À LONG TERME) 85

IV. 2.1. QUATRE HYPOTHÈSES DE TRAVAIL ET SES IMPLICATIONS

IV. 2.1.1. Scénario 1

IV. 2.1.2. Scénario 2

IV.2.1.3. Scénario 3

IV. 2.1.4. Scénario 4

IV.2.2. SIGNIFICATION EN TERMES FONCIERS DES QUATRE SCÉNARIOS : EN GUISE DE CONCLUSION 90

Annexes

Bibliographie

Introduction

L'idée selon laquelle la réalisation d'infrastructures de liaison au sens large du terme, est toujours susceptible d'avoir un fort impact sur la valorisation du foncier redevient d'actualité à chaque nouveau chantier.

Identifier et mesurer les effets induits, à la fois à l'échelle temporelle et spatiale (de l'agglomération comme de la ville et/ou la commune), par ces améliorations de dessertes (ce que la théorie économique appelle les externalités) n'est guère un tâche facile. C'est dans cette optique que nous avons examiné les liens existants entre les travaux d'infrastructures (tunnel, rocade A16, autoroute A26) et leur impact sur le foncier des agglomérations du littoral du Nord-Pas de Calais.

Un premier travail a déjà été effectué sur deux périodes différentes par Marc Kaszynski¹ (portant sur les marchés fonciers de Calais, St. Omer Boulogne, Côte d'Opale et d'Arras de la période 1975 à 1981) et Jacques Defrenne² (portant sur 5 bassins d'habitat du littoral de 1987 à 1989) de la Direction Régionale de l'Équipement du Nord-Pas de Calais.

Dans l'étude portant sur la seconde période, la Direction Régionale de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais a observé et analysé la pression foncière sur le littoral du Nord-Pas de Calais en prenant en compte 430 communes environ. Elle conclut sur 3 points forts³ :

- l'effet Lien Fixe Transmanche n'est pas encore été pris en compte par les opérateurs du marché foncier des terrains à bâtir du littoral.
- un contraste apparaît entre les différents marchés fonciers en termes de volume et de structure de cinq bassins d'habitat étudiés.

1. *Les Marchés fonciers du Nord-Pas de Calais de 1975 à 1981*, Direction Régionale de l'Équipement du Nord-Pas de Calais, Novembre 1984.

2. *Les Marchés Fonciers du Littoral Nord-Pas de Calais de 1987 à 1989*, DRE, Janvier 1992. 66 p.

³ Idem. p.59.

— le marché de l'arrière-pays existe à l'exception d'une zone située dans le Haut Artois, et il joue un rôle non négligeable sur les prix fonciers.

Ces premiers résultats ont suscité plus de questions que de réponses. D'où la nécessité de mener une réflexion d'ensemble sur ces problèmes de pression foncière en prenant en compte à la fois:

- la plus-value foncière.
- l'impact du tunnel sous la Manche sur la production des terrains à bâtir dans un rayon de 35 à 40 km au vol d'oiseau du tunnel.
- les alternatives envisagées sous l'angle foncier par les acteurs locaux vis-à-vis de cette nouvelle donne.

L'ADEF, à la demande de la D.R.E.⁴, s'est engagée dans une réflexion sur l'évolution du foncier et de l'immobilier dans quelques espaces stratégiques après l'ouverture du tunnel sous la Manche et l'amélioration du réseau routier. Ce sont les différentes sources utilisées, l'organisation de l'étude et la méthodologie qui en sont présentés ici.

ORGANISATION DE L'ÉTUDE⁵

Pour apprécier et, en parallèle, pouvoir répondre aux questions sur les incidences sur les valeurs foncières de la construction puis de la mise en fonctionnement du Tunnel sous la Manche et de la rocade du littoral (A16), nous avons structuré ce travail autour de quatre principaux axes :

I : Le littoral du Nord-Pas de Calais et le problème du foncier : contexte et cadrage du problème. Avant de présenter et examiner les traits majeurs en matière foncière, on rappellera le contexte général du littoral dans lequel les infrastructures, dont le projet Eurotunnel, s'insèrent.

II : Les tendances lourdes des marchés fonciers sur le Littoral du Nord-Pas de Calais depuis 1975 : l'exemple des terrains pour l'habitat individuel selon les données recueillies par la Direction Régionale de l'Équipement⁶. Ici, nous voulons présenter et examiner les traits majeurs d'un segment important des marchés fonciers du Littoral, celui des terrains pour la construction des maisons individuelles.

4. Observatoire Régional de l'Habitat et de l'Aménagement du Nord - Pas de Calais.

5. Pour la méthode, cf. infra.

6. Un travail de mise en relation des données des deux séries d'exploitations (1975-81 et 1987-89) sera présenté dans le chapitre II de ce rapport afin d'avoir une vision longue des phénomènes fonciers.

III : Les tendances actuelles des marchés fonciers . Cette approche qualitative tente de projeter la situation des marchés du littoral : nous expliquons les évolutions récentes (1990-1993) dues au tunnel; nous distinguons en termes des prix les marchés des terrains à bâtir en se basant sur des interviews (cf. annexe) et nous analysons enfin les enjeux fonciers après la mise ne route du tunnel et de la rocade.

IV : Perspective des marchés fonciers urbains du littoral à moyen et à long terme : quatre scénarios.

La conjugaison des tendances lourdes et celles d'aujourd'hui permet d'envisager quatre scénarios (variante polycentrique, variante monocentrique, variante "fil de l'eau" et variante "effet négatif du tunnel") qui peuvent être confirmés ou infirmés en fonction de variations de tendances et d'implications institutionnelles. Le but de cet exercice est d'examiner les potentialités des marchés fonciers à l'horizon 2003.

MÉTHODOLOGIE

Zone d'étude : Cinq arrondissements (1 dans le département Nord et 4 dans le département Pas de Calais) du littoral du Nord-Pas de Calais pour les tendances actuelles (chapitre III) et les quatre bassins d'habitat du Pas de Calais pour la retrospective des marchés de terrains à bâtir (chapitre II) ont été étudiés.

Grosso modo, l'étendue de la zone étudiée est d'environ 2500 km² sur deux départements : le Nord (59) et le Pas de Calais (62). Les limites de la zone étudiée sont : au nord, la mer du Nord; à l'est, la Belgique (les Flandres orientales), à l'ouest, la Manche et, au sud, le département de la Somme.

Notre démarche s'est déroulée en deux temps :

— *Analyses statistiques sur les prix des terrains à équiper.*

D'abord, nous avons comparé les données sur les prix des terrains équipés (lot en périphérie) et la charge foncière dans les agglomérations importantes du Littoral de 1989 à 1992 (série Crédit foncier).

Ensuite, nous avons examiné les mutations du marché foncier des terrains de plus d'un hectare dans le littoral du Nord-Pas de Calais (1987-89).

Nous avons enfin mis en relation quelques éléments de la série statistique 1975 à 1981 et ceux de la période récente (1987-1989) afin de dégager les tendances lourdes en matière de prix et de volume de transactions sur le littoral du Nord-Pas de Calais. En résumé, nous avons effectué un nouveau regroupement en 4 catégories (ex. catégorie 1 est décomposée ainsi : pôle urbain, pôle secondaire et conurbation industrielle cf. Chapitre II)

— *Analyse qualitative.* Nous nous sommes appuyés sur les résultats de l'analyse récemment effectuée par la DRE (pour la période 1987-1989) qui distinguait plusieurs groupes de communes du littoral⁷ par rapport aux prix fonciers.

A partir de cette étude, nous avons réalisé des enquêtes de terrain auprès : de responsables d'urbanisme à l'échelon départemental et communal, d'aménageurs publics et privés, de lotisseurs et promoteurs, d'agences immobilières, d'acteurs économiques (CCI, etc.) afin de connaître la réalité du marché en fin 1993.

7. Les pôles de commandement, les banlieues, le périurbain, les communes touristiques, le rural touristique, la conurbation industrielle, les poches rurales.

Cf. "Une Analyse d'un territoire : Le Bassin d'Habitat" (J. Defrenne) in *Ville et Statistique*, Actes de la journée d'étude du 1er décembre 1992 N°10, Février 1993.

Les communes⁸ proches du Tunnel ont été étudiées⁹. Ainsi les marchés fonciers dans le Calaisis et ses alentours ont été cernés afin de mesurer les effets des infrastructures (Chapitre III).

SOURCES UTILISÉES

Nous avons utilisé comme point de repère les données sur les extraits d'actes de mutations recueillies par le DRE du Nord— Pas de Calais : 1975-1981 et 1987-1989. Puis nous avons recensé d'autres sources complémentaires :

— base de données IMO, elle fournit pour la plupart des communes de plus de 10. 000 habitants, les prix dominants de l'année ainsi que le nombre de mutations de logements, bureaux et terrains à bâtir. Ce sont des prix constatés à "dire d'experts".

— les chiffres du Crédit Foncier de France : depuis 1989 ces chiffres prennent en considération une soixantaine d'agglomérations françaises en fournissant des prix "dominants" à dire d'experts des lots et de la charge foncière (en francs/m² utile).

— les données des agences d'urbanisme du littoral du Nord-Pas-de Calais et des organismes assimilés dans le Kent : elles fournissent un état des lieux détaillé du marché foncier.

— les enquêtes des notaires sur les marchés fonciers (suivi et traitement fait par la DRE du Nord-Pas de Calais) : c'est un baromètre des activités immobilière et foncière.

— chiffres plus qualitatifs lors d'interviews avec des acteurs locaux : responsables d'urbanisme, CCI, aménageurs, lotisseurs, marchands de biens, usagers finaux (par ex.. chefs d'entreprises récemment installés dans les sites près du tunnel)...

8. Voir la liste complète des communes dans le bassin d'habitat du Calais (Chapitre III) .

9. 1er Groupe : Calais, (on suppose que Boulogne et Dunkerque jouent un rôle similaire à celui de Calais) Guines, Audruicq, Ardres (Desvres, Samer, Wimereux, Marquise) — 2e Groupe : Sangatte, Coulogne, Marck — 3e Groupe : Coquelles, les Attaques — 4e Groupe : Wissant.

Le littoral du Nord-Pas de Calais et le problème du foncier : contexte et cadrage

I.1. PRÉSENTATION RAPIDE DE LA RÉGION NORD PAS-DE-CALAIS ET DE SON LITTORAL

I.1.1. LE NORD PAS-DE-CALAIS ET LE LITTORAL

La région du Nord Pas de Calais a connu deux décennies de turbulences économiques du fait d'une restructuration industrielle amorcée dans les années 70. Ainsi, le tissu industriel, axé sur les activités en perte de vitesse (le charbon, la sidérurgie, le textile et même l'automobile), s'est transformé progressivement en friches industrielles. Pendant les années 80, le Nord Pas de Calais a encaissé la crise structurelle de l'industrie française plus lourdement que la moyenne nationale, de surcroît, les récessions successives ont frappé les secteurs du charbon, du textile etc...

Aussi, le Nord-Pas de Calais souffre plus qu'ailleurs du chômage : en 1992 la moyenne nationale était de 10,5% tandis que celle-ci était de 13,5% dans la région.

Pour contrecarrer cette tendance et donner une nouvelle impulsion à cette région, un fort investissement en infrastructures a été réalisé.

Dans une étude¹⁰ sur les rapports économiques du Nord Pas de Calais et l'espace Nord-ouest Européen, cinq points résumant et caractérisent l'économie régional du Nord Pas de Calais.

- c'est une région où prédomine l'exportation dans un contexte de concentration régionale poussée des échanges européens.
- c'est une région qui possède une industrie lourde (biens intermédiaires...).
- c'est une région qui a des liens commerciaux très forts avec l'espace Nord-ouest Européen (cette étude évoque plus de 2.000 grandes entreprises exportatrices).

¹⁰ *Dynamiques régionales et internationalisation de l'espace économique : les Pôles géographiques de l'exportation dans le Nord-Pas-de Calais.* (Didier Paris) in *Les Nouveaux Dynamismes Régionaux*, Juillet 1989 N° 5. Cahiers du GDR 874 CNRS.

- c'est une région où l'industrie et même les activités nouvelles (haute technologie, recherche & développement, services) se concentrent sur un cercle autour de l'agglomération Lilloise à l'exception de Dunkerque.
- c'est une région où les grandes infrastructures donnent un espoir pour pallier les faiblesses économiques et industrielles afin de relancer le développement économique de cette région.

Le Littoral

Le Littoral du Nord Pas de Calais est un sous ensemble du Nord Pas de Calais qui présente les traits suivants :

— c'est une région axée sur une stratégie mono-industrielle (activités portuaires à Calais, sidérurgie à Dunkerque et pêche à Boulogne s/mer, verre à St. Omer). Un travail récent rapporte que le littoral est en pleine reconversion ¹¹. Il faut également noter que l'activité agricole prédomine dans l'arrière-pays rural (le poids de l'agriculture est deux fois et demie ce qu'il est dans le Nord Pas-de-Calais).

— en matière de ressources humaines, c'est une population jeune (318/1.000 hab. ont moins de 20 ans) et peu qualifiée (avec un taux de chômage élevé) bien qu'il existe des projets en cours (par ex. l'Université du littoral) pour renverser ce fléau économique, le chômage.

— en matière d'infrastructures et d'équipements, le littoral semble être le parent pauvre de la région Nord -Pas- de Calais : jusqu'aux années 80, l'absence d'un réseau routier rapide liant les trois agglomérations importantes (Dunkerque, Calais et Boulogne) était néfaste pour le développement économique en général. Les centres de recherche de pointe, générateurs de richesse, sont inexistants.

Mais, on a constaté de progrès pour atténuer les faiblesses du littoral et pour mettre en avant les points forts de la région : épaulés par l'Etat, tous les acteurs économiques ont misé sur la réalisation des plusieurs ouvrages de grande envergure¹² : l'autoroute A26, la rocade littoral (A16) et surtout le tunnel sous la Manche.

Avant de procéder à une présentation des ces trois réalisations d'infrastructure de transport, il faut introduire la zone étudiée, c'est-à-dire le littoral et en particulier ses pôles urbain, dans le contexte régional.

I.1.2. LE LITTORAL : POPULATION

Le tableau suivant met en perspective le poids et le nombre de communes dans la région du Nord- Pas de Calais et dans le littoral.

¹¹ *Trois ports, un même porte pour l'Europe : Le littoral Nord - Pas-de-Calais face à son devenir* CEPSGAR, Préfecture de Région Nord Pas-de-Calais , 1992, p. 105

¹²Cf. infra .

**Population et nombre de communes
appartenant à une unité urbaine
en 1990**

	population*	Nb. communes
Département du Nord	2 262 781	298
Département Pas-de-Calais	1 153 322	227
Littoral dont BH de Dunkerque	790 000	430

*sans doubles comptes. Source :INSEE, *Recensement de la population de 1990*, p. 218. et op cit. *Les marchés Fonciers du Littoral Nord-Pas de Calais de 1987 à 1989* DRE.

Le littoral représente environ 20% de la population du Nord Pas-de-Calais. L'INSEE a constaté une variété des taux de croissance de la population entre 1982 et 1990 pour les communes de Littoral.

- croissance supérieure à 1 % par an pour l'ensemble du littoral à l'exception des pôles urbains;
- relative stabilité (taux de croissance compris entre -1% et +1%) : peu de communes (35/430) sont concernées telles les Attaques, Guines, Wormhout, Boursan, Etaples, Wimereux et Berck;
- taux de croissance négatif (inférieur à -1% par an) pour les pôles urbains de Calais, Dunkerque et Boulogne sur Mer.

Pour l'ensemble du Nord -Pas de Calais, selon les données démographiques disponibles la variation entre 1982 et 1990 a été de l'ordre de 0,8%.

I.1.3. PÔLES URBAINS DU LITTORAL DU NORD PAS-DE-CALAIS

I.1.3.1. DUNKERQUE, CALAIS, BOULOGNE-SUR-MER

En termes démographique, Dunkerque et Calais sont comparables. Elles se placent d'ailleurs parmi les 100 premières agglomérations françaises : 56ème Calais et 61ème Dunkerque. Le tableau suivant compare les trois agglomérations maritimes du littoral entre elles. Selon le dernier recensement, le tableau ci-dessous montre que le ratio de population entre Calais et Boulogne est de 1,7 : 1 (celui entre Dunkerque et Boulogne est de 1,6 : 1).

Population de Dunkerque, Calais et Boulogne s/Mer

Agglomération au sens INSEE	Population en 1990 (habitants)	Rang 1990 au niveau national
Boulogne sur Mer	44 244	140
Calais	75 836	56
Dunkerque	71 071	61

Source : INSEE, 1993

En matière d'économie locale, on peut préciser le poids de chaque agglomération d'une manière qualitative :

— *Agglomération de Dunkerque* : A partir du milieu des années 80 un renouveau industriel apparaît qui semble contrebalancer les disparitions d'emplois survenues pendant les années 70. Elle se spécialise dans l'environnement industriel et l'enseignement supérieur accueille plus de 3.000 étudiants.

Dans le cadre d'aides de la CEE, Dunkerque bénéficie de la procédure de pôle de conversion et, en 1986-1987, de la création d'une zone industrielle (avec une incitation fiscale importante). Plusieurs entreprises se sont depuis implantées ou ont continué à y produire : l'usine de production d'aluminium Pechiney par exemple. En outre, la centrale nucléaire de Graveline fournit environ 1500 emplois. Enfin, les services marchands occupent 19% de l'emploi de l'agglomération; la sidérurgie 14% et les transports 10% respectivement.

— *Agglomération de Calais* : ce port, important pour la traversée de la Manche, possède des atouts liés au ferry; il assure le transit de plus de 16 millions de passagers annuellement. Par ailleurs, il assure le transit total (import plus export) de plus de 17 millions de tonnes de marchandises par an¹³. Sur le plan de l'emploi, trois secteurs assurent la plupart des emplois : services non marchands (environ 18% de l'emploi total de l'agglomération), le B.T.P. (13%) et le textile (9%) respectivement.

A partir des années 70, des zones industrielles ont été créées (Z.I. des Dunes, Z.I. Marcel Doret...) afin d'attirer de nouvelles entreprises. Ses nouvelles activités devraient cibler l'exportation en s'appuyant sur de nouvelles infrastructures (cf. infra). En outre, l'activité hôtelière semble se développer afin de mieux s'adapter à la nouvelle donne : le tunnel.

— *Agglomération de Boulogne sur Mer* : Annuellement, le trafic commercial et de passagers est moindre sur le port de Boulogne sur Mer que celui de Calais : pour le trafic transmanche, presque 2,5 millions de tonnes de fret et 3,5 millions de personnes utilisent ce port annuellement¹⁴. Quant au trafic commercial hors transmanche il s'élève à 3 millions de tonnes par an. Les activités économiques de Boulogne se concentrent sur la valorisation des produits de la mer (environ 70.000 tonnes des apports de pêche fraîche annuel). C'est donc le premier port de pêche français de par le volume débarqué.

La transformation et la valorisation des produits de la pêche font de Boulogne le premier pôle européen : on compte environ 140 entreprises. En outre, trois grosses entreprises (environ 1,000 emplois) opèrent dans le domaine de la surgélation alimentaire.

En 1993, la suppression de la ligne Folkstone Boulogne semble handicaper l'économie locale et le développement économique de Boulogne. Pour contrecarrer cette tendance, plusieurs projets sont étudiés afin d'atténuer l'impact de la fermeture de la ligne Folkestone-Boulogne : création d'un centre de commerce international, restructuration de l'appareil de marée et de salaison...

I.1.3.2. LES AUTRES COMMUNES DU LITTORAL

L'ensemble des autres communes est majoritairement rural, à l'exception de St. Omer, et tente de développer le tourisme vert.

¹³ op. cit. *Trois ports, une même porte pour l'Europe : Le littoral Nord - Pas-de-Calais face à son devenir* CEPSGAR p. 66

¹⁴ Idem. p. 70 et 71.

Par ailleurs, l'agriculture occupe une place importante dans les collines d'Artois et l'élevage de bovins est également important. On retrouve les cultures de blé et de betterave dans le pays de Montreuil (Côte d'Opale).

L'agglomération de St Omer possède un tissu industriel qui se spécialise dans le domaine de la cristallerie (environ 10 000 emplois)¹⁵; Etaples (1000 emplois) se spécialise dans le secteur équipement électrique et les communes telle que Touquet et Berck sont bien placées dans les services (tourisme et santé).

I.2. PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURES RÉALISÉS ET EN COURS

I.2.1. NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION ET RÉORGANISATION DE L'ESPACE LITTORAL

La réalisation des trois grands programmes d'infrastructures a modifié la donne en termes économiques et spatiaux. Ces trois équipements sont l'achèvement de l'autoroute A26 vers Calais, reliant Boulogne, Calais et Dunkerque. Et surtout, la réalisation du lien Fixe Transmanche entre la France et le Royaume Uni (l'ouverture officielle a eu lieu le 6 mai 1994 mais le calendrier de service se caractérise par son retard¹⁶).

En général, on reconnaît volontiers que le tunnel a accéléré la construction de la rocade (A16) reliant Boulogne sur Mer et les deux autres agglomérations importantes du littoral : Dunkerque et Calais. En outre, le prolongement de la A16 vers Amiens suit son cours.

D'abord, nous abordons les deux premiers équipements d'infrastructures; ensuite, nous développerons les atouts du tunnel sous la Manche et nous exposerons les facteurs qui laissent penser que cet ouvrage, en complétant le réseau autoroutier, pourrait être le catalyseur d'une politique de réorganisation de l'espace littoral.

¹⁵ Idem. p. 115

¹⁶Le communiqué Eurotunnel précise que les navettes poids lourds commencent à opérer 5 jours sur 7; le service pour les trains de marchandises sera assuré la semaine du 13 juin 1994; enfin, le TGV circulera fin juillet ou début août.

I.2.1.1. Le réseau routier

La liaison rapide entre la plupart des agglomérations importantes du Nord Pas-de-Calais ¹⁷ est possible depuis l'ouverture de l'A16.

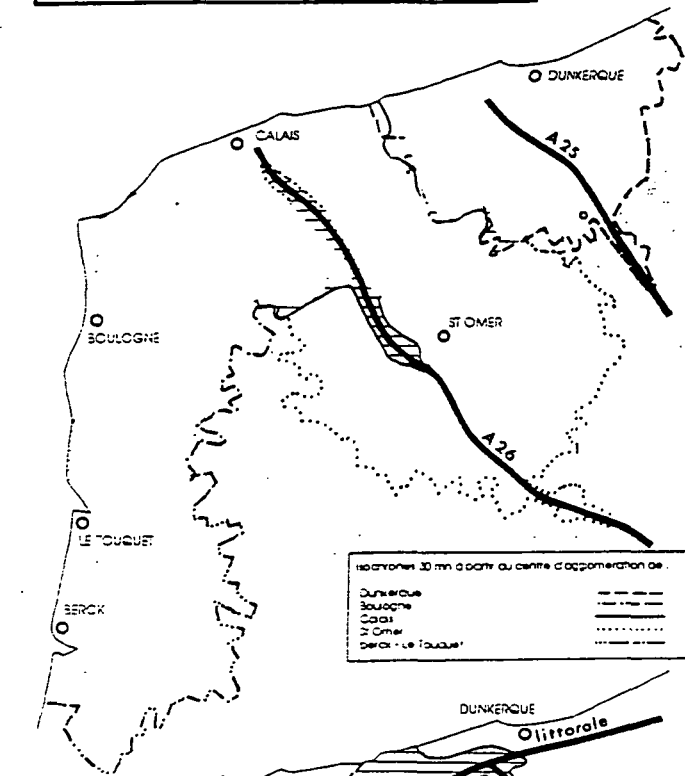
Depuis la frontière belge à Boulogne sur Mer, la rocade de l'A16 permet une plus grande intégration qui peut se mesurer en distance-temps : désormais, on peut se rendre en voiture depuis une agglomération importante aux trois autres en 45 minutes.

Les limites de bassin *d'emploi* de Boulogne et Calais correspondent à peu près aux lignes isochrones de 15 à 20 minutes depuis la ville centre ¹⁸.

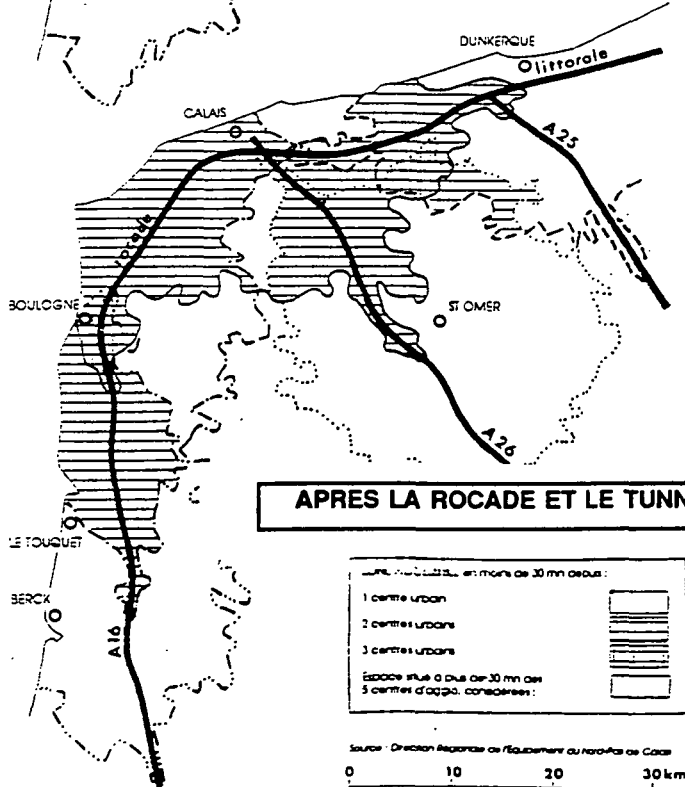
¹⁷ Lille, Dunkerque, Calais, St. Omer, Béthune, Lens.

¹⁸ Voir *Trois ports, un même porte pour l'Europe : Le littoral Nord - Pas-de-Calais face à son devenir* CEPSEAR, Préfecture de Région Nord Pas-de-Calais , 1992 p.158

AVANT LA ROCADE ET LE TUNNEL



APRES LA ROCADE ET LE TUNNEL



L'autoroute A26 dessert rapidement le littoral et sert de liaison avec l'autoroute du Nord (A1); ce qui signifie un trajet de près de 45 minutes de Calais par l'A26. La plupart des villes du Bassin minier (par ex. Lens, Béthune) sont accessibles au littoral d'une manière aussi rapide (60 mn.). De plus, l'A26 permet une alternative rapide pour se rendre de Calais à Lille (l'autre étant l'A25 en passant près de Dunkerque). Ainsi, le temps de voyage Lille-villes du littoral s'est-il considérablement réduit.

I.2.1.2. Eurotunnel

Les deux sociétés¹⁹ concessionnaires française et britannique (France Manche et The Channel Tunnel Group) ont créé la société Eurotunnel. Les montages juridiques et financiers reflètent une complexité sans précédent. Pour donner un aperçu de la complexité de ce montage, il faut savoir que les deux sociétés concessionnaires sont elles-mêmes filiales respectives (à 100%) des sociétés holdings : Eurotunnel SA, côté français et Eurotunnel Plc, côté anglais. Comble de l'astuce financière, les actions Eurotunnel SA et Eurotunnel Plc ont la caractéristique d'être "indissociables".

Des investisseurs institutionnels (européens, américains, japonais, etc...) ont rejoint le groupe des quinze actionnaires-fondateurs à l'occasion d'une augmentation de capital, opérée en octobre 1986, sous la forme d'un placement privé international (19 milliards de Francs fin 1986). Selon les calculs financiers de l'époque (1986 et 1987), le besoin total de financement s'est situé à 50 milliards de francs; mais l'apparition de surcoûts et de retards ont provoqué une flambée des coûts de projet. On estime à 84 milliards de francs (1993) le coût global du chantier.

Eurotunnel présente les traits techniques suivants :

- Le système Eurotunnel est composé de 2 tunnels ferroviaires unidirectionnels (ou mono-voie) de 7,6 m de diamètre, distants de 30 m. Ils sont reliés tous les 375m à une galerie centrale de service de 4,8 m de diamètre permettant d'assurer la ventilation, la maintenance et la sécurité.
- La longueur du tunnel est de 50,5 km, dont 37 km sous la Manche.
- Le trafic routier (embarqué à bord de navettes²⁰ spéciales, baptisées "shuttles") et le trafic ferroviaire seront acheminés à 160 km à l'heure et la durée du trajet sera d'une trentaine de minutes.

19. Eurotunnel a confié la réalisation du système à TransManche Link (la fusion de Trans-Manche Construction et Translink), un groupement qui associe les majors du BTP tant du côté britannique que français : on retrouve côte à côte Bouygues, Dumez, SAE, SGE, Spie Batgnolles ... Balfour Beatty, Costain, Tarmac, Taylor Woodrow et Wimpey.

20. Les navettes achemineront les voitures de tourisme et les poids lourds.

— La fréquence : 1 navette toutes les 15 min. (voitures de tourisme et passagers); 1 navette tous les 20 min. (fret et poids lourds) : cela correspond à 20 navettes²¹ et trains par heure.

I.2.2. INFRASTRUCTURES ET LEURS INCIDENCES SUR LE PARAMÈTRE DISTANCE-TEMPS ET LE DEVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

I.2.2.1. La conjugaison des facteurs

La conjugaison de l'ensemble des infrastructures décrites brièvement ci-dessus aura un impact sur la distance et le temps de parcours, notamment pour les automobilistes. Les tableaux suivants comparent le temps de parcours entre, d'une part, Paris et les villes importantes de l'aire étudiée et, d'autre part, les différents modes de transport transmanche :

Temps de parcours par rail		
	TGV (1994)	corail (hiver 91-92)
<i>Liaisons nationales</i>		
Calais- Paris (via Lille)	1h50	3h07
Calais-Arras	1h40	2h40
Fréthun-Paris	1h40	—
Dunkerque-Paris (via Lille)	1h40	2h50
Saint Omer-Paris	2h10	3h00
Marquise-Paris	2h10	3h05
Boulogne-Paris (via Lille)	2h00	2h30
<i>Liaisons internationales</i>		
Paris-Londres (via Calais)	6h40*	7h30
Paris-Londres (via Boulogne)	-	6h50

Source : horaires SNCF fin 1993; * avec l'ouverture du tunnel

21. Ultérieurement, le nombre s'élèvera à 30 par heure.

Temps de parcours en voiture

Voiture de tourisme	durée
Paris-Calais	2h45
Paris-Dunkerque (ou Boulogne)	3h15
<i>Liaisons internationales</i>	
Paris-Londres (via Tunnel -service shuttle-*)	5h00
Paris-Londres (Hovercraft*)	5h00

Source : Eurotunnel, 1993.* avec le temps de charge et de décharge.

Prix de la traversée du tunnel sous la Manche

Périodes	Tarifs AR (1994)
<i>Rouge</i> (mai-juin, juillet-août) sauf sam.-dim.	
-voitures	2 500 F
-motos	1 000 F
<i>Or</i> (juillet-août) sauf sam.-dim.	
-voitures	2 800 F
-motos	1 100 F
<i>Blanc</i> (5 sept.-octobre)	
-voitures	2 200 F
-motos	900 F
<i>Bleu</i> (novemb.-déc.)	
-voitures	1 900 F
-motos	700 F

Sources : Eurotunnel, 1993 et *Le Monde*, 4 janvier 1994.

Les divers modes de transports de Paris à Londres sont présentés dans le tableau suivant. En se basant sur cette comparaison rapide des liaisons entre Paris et Londres, on constate que les prix sont plus avantageux pour le train et l'autocar mais que le mode le plus rapide reste l'avion. Bien évidemment, l'ouverture du tunnel va accroître la concurrence entre les différents modes de transports et pourrait engendrer une guerre de prix.

**Comparaison de tarifs et de trajets
entre Paris -Londres
(centre-ville à centre ville)**

Mode	Tarifs en francs 1994	Temps de voyage
corail + ferry	650 F AR (moins de 5 jours)	7h30
corail + hovercraft	nd	5h45
avion	1 000 F AR	4h00
TGV + tunnel	650 F AR	4h30
voiture + tunnel	2 500 F AR	5h00
autocar	600 F AR	9h30

SNCF, Eurotunnel 1993, ces chiffres sont à manier avec précaution

**I.2.2.2. LE FACTEUR INFRASTRUCTURE ET LE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE EN 1993 : QUELQUES INDICES IMMÉDIATES**

La population des communes environnantes semble ne pas être tout à fait convaincue par ce projet : attentisme (voire indifférence) est le maître mot. L'antécédent du projet de 1975 a laissé un marque profonde sur la mémoire collective : c'était un "fiasco" a indiqué un habitant de Coulogne (10 min. du Tunnel). Par ailleurs, certains élus se méfient des "projets flous" de la part "des investisseurs anglais".

Associé aux nouvelles infrastructures routières, le projet Eurotunnel vise des objectifs ambitieux en termes de transport Transmanche : sur une projection de 20 millions de passagers par an, Eurotunnel espère en attirer 14,6 millions, ce nombre passerait à 20 millions en 2003 pour un marché total de 27,4 millions en 2003. Si ces prévisions s'avèrent correctes, l'industrie des ferries perdrait plus de 9 millions de passagers à court terme (1994) et presque 20 millions à moyen terme (10 ans).

D'ailleurs, la traversée annuelle²² de 14 millions de passagers et de 15 millions de tonnes de biens aurait des incidences directes :

²². L'hypothèse optimiste, qui avance un volume de l'ordre de 30 millions de voyageurs par an et de 15 millions de tonnes de fret par an, pourrait être atteinte. Aujourd'hui les 3/4 du trafic passagers Transmanche sont britanniques.

— à l'échelle de la région Nord-Pas de Calais.

Dans une région durement frappée par le chômage (13,5%) tous espèrent un impact positif qui se traduira par plus d'actifs et moins de chômeurs. Depuis 1976, l'économie locale s'est transformée progressivement : les bureaux et les commerces sont les premiers employeurs avec quelque 820 000 salariés (1990). Cette tendance devrait se poursuivre, expliquent les partisans du TGV nord et du tunnel.

— à l'échelle du Littoral.

Afin d'atténuer l'exode de ressources humaines (et notamment les jeunes du littoral) et réduire le nombre de chômeurs²³, les acteurs politiques et économiques espèrent que le couple TGV-tunnel donnera un second souffle au Littoral.

Emploi

Dans ce domaine, les hypothèses optimistes prédisaient (1987) que le chantier tunnel aurait créé 4000 emplois dans le Calaisis²⁴ dont 75% d'emplois locaux. Début 1993, environ 5000 personnes²⁵ travaillaient directement ou indirectement pour le chantier "Eurotunnel". Par ailleurs 25% de la sous-traitance a été attribuée à des entreprises du littoral et de la région.

Bien que le Chantier du Tunnel ait fourni du travail pendant 8 ans à une main d'oeuvre locale, il n'a pas bouleversé la vie économique locale : la plus grande partie de la population active travaille sur le Port (transport et fret maritime). Quoique les résultats ne soient pas encore palpables, tous les acteurs socio-politiques semblent espérer des retombés économiques du tunnel.

Créations d'entreprises

Les acteurs économiques sont également optimistes : "plus on s'approche du tunnel plus on y croit...." Sur le site COURTAULDS, aidé par une volonté de développement et de reconversion industrielle, il y a eu un mini "effet" tunnel: 50 entreprises²⁶ dont 44 nouvelles créations et notamment les sous-traitants de TML et Bouyges. Le responsable du site

23. Notamment les jeunes de moins de 25 ans : 37% à Calais ; 32% à Boulogne et 29% à Dunkerque en 1985.

24. Pour le Kent, voir partie sur le Littoral Anglais (Annexe).

25. Mais, après le fin du chantier, les effectifs seront ramenés à 500.

26. Cependant les entreprises ont loué les bâtiments et la vente des terrains jusqu'en 1993 a été exclue dans le fonctionnement de COURTIMMO.

COURTAULDS, Mr. Lemaire, souhaite que l'"outil Eurotunnel" mette en valeur les activités tertiaires aux alentours du tunnel.

Pourtant, il faut relativiser ces propos optimistes car la réalité économique du littoral diffère en raison de la restructuration des industries de ferry (très importantes pour l'économie locale)²⁷. Dans l'immédiat, cet impact négatif se traduit déjà par la fermeture de 2 lignes maritimes, voire 3, entre Boulogne et le KENT: La logique économique semble se diriger vers une forte concentration du service de fret et de passagers à Calais (réduction des coûts de main d'oeuvre, recherche d'économies d'échelle). A Boulogne, le nombre de chômeurs augmente en raison de la fermeture de la ligne Folkstone-Boulogne sur Mer. Et même les sociétés de textile telle COURTAULDS²⁸ a réduit sa production qui se traduit par une baisse d'effectifs. Conséquence directe, la hausse du chômage : la population est devenue désenchantée.

En bref, les "mini" effets tunnel sur le plan économique se feront sentir jusqu'à la fin du chantier; mais l'ampleur de ses retombées est difficile à chiffrer en 1994 en raison des impondérables économiques pour le littoral (emploi, production...) et financiers pour Eurotunnel.

I.3. ÉLÉMENTS DE LA PROBLÉMATIQUE FONCIÈRE : L'INCIDENCE DES INFRASTRUCTURES SUR LES MARCHES FONCIERS DU LITTORAL DU NORD PAS DE CALAIS

1.3.1. CADRAGE DU PROBLÈME FONCIER ET DÉFINITION DU SUJET

Cadrage du problème

L'apparition de tensions sur les marchés fonciers et immobiliers dans les espaces irrigués par les nouvelles infrastructures ont fait l'objet d'analyses théoriques tant en France qu'à l'étranger²⁹. Dans le cas du littoral du Nord-Pas-de-Calais, le Lien Fixe Transmanche offre un cadre privilégié pour recenser ses effets induits sur les marchés fonciers locaux.

Le phénomène de plus-values foncières peut être d'autant plus brutal ici, qu'à l'échelle européenne, la région Nord-Pas de Calais apparaît comme un secteur de faibles pressions foncières que les nouvelles infrastructures

27. M. LOGIE, chargé de mission pour les implantations industrielles dans les environs de Boulogne chez Boulogne développement (CCI etc....).

28. Groupe industriel (fibres, textiles) de 12 entreprises en France dont COURTIMMO, qui gère le parc d'activités COURTAULDS (à 2 min. du tunnel).

29. Cf. les travaux de JJ Granelle notamment *Espace urbain et prix du sol*, ed. Sirey, 1970, 267 p.

vont mettre en relation avec des secteurs à hautes pressions (Londres et ses environs, Ile de France et l'aire de Bruxelles). Le secteur littoral devrait être particulièrement affecté, avec le tunnel sous la Manche et l'Autoroute A16 (Dunkerque, Calais, Boulogne).

Afin de pouvoir répondre à ces interrogations sur la valorisation foncière, nous avons examiné :

- les résultats de ces plus-values sur le prix du foncier : en prenant l'exemple de charges foncières (F/m² de surface utile) et de prix des terrains en vue d'une construction pour une maison individuelle (F/lot en périphérie).;
 - l'intensité et la fréquence de ces plus-values foncières (notamment dans une zone proche (0 à 10 km) et dans les zones plus éloignées (20 à 30 km et 30 à 40 km) du lien fixe transmanche en examinant les transactions de plus d'un hectare entre 1987-89.
 - les tendances lourdes en termes de volume et des prix pour quatre bassins d'habitat³⁰ du département du Pas de Calais (62) pour deux périodes précises (1975-81 et 1987-89).
 - les diverses hypothèses concernant l'apparition ou non d'une pression foncière supplémentaire avec la nouvelle donne "Tunnel - Rcade".
- en filigrane, les changements induits³¹ par les nouvelles infrastructures (rocade du littoral, l'autoroute A26 et le tunnel sous la Manche).

Définition du sujet

Pour constater les changements induits par le Tunnel sous la Manche et la rocade A16 du Littoral, une dizaine de questions nous ont servi de fil directeur au long de cette étude. Regroupées selon les 6 catégories suivantes, nous les indiquons pour mémoire :

- L'effet tunnel et le contexte du littoral
 - a. Comment la population locale, les acteurs économiques et politiques ressentent-ils l'ouverture du tunnel?

³⁰Calais, Boulogne, Saint Omer et Côte d'Opale. Cf. rappel de la notion bassin d'habitat, p.34 et ss.

³¹. L'hypothèse probable est qu'il y a eu des effets positifs "tunnel" sur le foncier du littoral, en suivant la théorie économique classique des externalités.

- b. Quels sont les impacts déjà constatés sur la structure de la propriété foncière, notamment dans un aire de 20 km autour du tunnel ?
- c. Quels nouveaux besoins apparaissent en matière foncière ?
- Les transactions foncières depuis le démarrage des travaux
 - a. Qui sont les acheteurs autour du tunnel sous la Manche et de ses axes routiers (5 km et 20 km) ?
 - b. Y-a-t-il eu des achats autour du tunnel de la part des opérateurs privés ? Dans l'affirmative, sont-ils plus importants qu'ailleurs ?
- L'évolution des prix et les plus-values
 - a. Peut-on et comment discerner les tentatives de "spéculation" ?
 - b. Quelles sont les plus-values ou les espoirs de plus-values induits par l'ouverture du tunnel sous la Manche ?
 - c. Que pensent les acteurs locaux (mairies, industriels etc.) de l'évolution des marchés à l'échelle locale ?
- L'articulation entre la mise en route des infrastructures et le foncier
 - a. Les collectivités locales ont-elles mesuré les conséquences des différents projets d'infrastructures sur le prix des terrains ?
 - b. Quels sont les outils fonciers utilisés dans une zone proche du tunnel (0-10 km) et plus éloignée (20-40 km) ?
- La perspective des marchés fonciers urbains après l'ouverture du tunnel en 1994 et la mise en route de la rocade du littoral
 - a. Peut-on comparer les marchés fonciers de Calais, Dunkerque, Boulogne à d'autres agglomérations³² comparables ?
 - b. Quels enseignements tirer de la situation des marchés fonciers urbains aux environs du tunnel depuis 1989 ?
- Les effets tunnel sur les autres côtes françaises et une comparaison rapide avec les effets observés dans le Kent.
 - a. Quelle est la charge foncière de part et d'autre du tunnel pour les 4 catégories de biens suivants : maisons individuelles (état courant, neuf 4P) en francs/m²; appartements (collectif neuf, 4P,) en francs/m²; bureaux (location) en francs/m²; lot (900 m²) en francs /lot ?
 - b. Y-a-t-il des parallèles dans l'évolution du marché de l'autre côté de la Manche ?

32. Classement INSEE selon la population de l'agglomération : 1er groupe (224 000 à 170 000 hab.) Mulhouse, Reims, Angers, Brest, Douai, Metz, Dunkerque, Le Mans, Mantes-la-Jolie, Caen, Avignon, Limoges ; 2ème groupe (108 000 à 92.000 hab.) Valence, Lorient, Poitiers, Maubeuge, Chambéry, Calais, Angoulême, la Rochelle, Forbach, Boulogne s/mer, Bourges, Melun, Cherbourg.

I.3.2 PRIX DES TERRAINS ET CHARGE FONCIÈRE

I.3.2.1. BREF RAPPEL DES PRIX DE LOTS EN FRANCE

En France, les prix des terrains sont très contrastés, mais la tendance récente est à la baisse si l'on compare l'évolution des prix moyens de trois groupes d'agglomérations au sens INSEE (par ordre de prix des terrains en périphérie) répartis sur l'ensemble du territoire : les sept agglomérations les plus chères³³, les sept agglomérations intermédiaires³⁴ et les sept les moins chères³⁵.

Pour la quatrième année consécutive, les prix moyens dominants n'ont guère varié même dans les agglomérations les plus chères : dans les trois groupes, on obtient une stabilité, voire une légère baisse depuis 1991. Quant aux surfaces, nous prenons la surface utilisée en vue de la construction d'une maison individuelle -avec tout le confort- en diffus (le C.F.F. fait allusion à la notion de lot individuel)

**Evolution des prix des terrains pour maisons individuelles
en périphérie des principales agglomérations de province
(en Francs 1992)**

	Agglomérations les plus chères	Agglomérations intermédiaires	Agglomérations les moins chères
1989	375000	226000	163000
1990	395000	236000	162000
1991	412000	246000	163000
1992	404000	236000	153000

Source : Crédit foncier - ADEF. : il s'agit de lots individuels sans précision sur la surface en question. Si l'on se réfère à une enquête nationale effectuée par la DAEI (1989) la surface en agglomération (hors Ile de France) varie de 700 à 900 m².

33. Nice, Lyon, Strasbourg, Marseille, Montpellier, Dijon, Rennes.

34. Lille, Rouen, Reims, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Orleans.

35. Besançon, Amiens, Nancy, Clermont-Ferrand, Caen, Limoges, Poitiers.

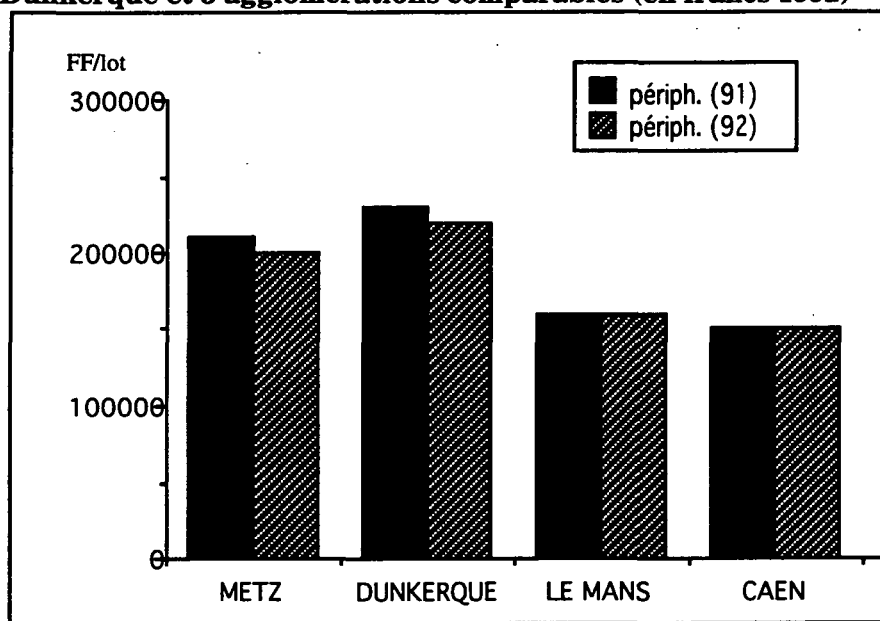
1.3.2.2 Caractériser le foncier dans le littoral

1.3.2.2.1. Prix de terrains

En utilisant la même source de données -c'est-à-dire Crédit foncier de France- le prix de terrains et la charge foncière peuvent être mieux appréhendés dans le littoral du Nord-Pas de Calais, notamment pour les agglomérations (au sens INSEE; nous y faisons référence dans cette part de l'étude) telles Dunkerque et Calais. C'est que nous allons examiner ci-dessous.

1.3.2.2.1.1. Dunkerque.

Prix des terrains pour maisons individuelles en périphérie à Dunkerque et 3 agglomérations comparables (en francs 1992)



source :

Crédit Foncier et ADEF, 1993.

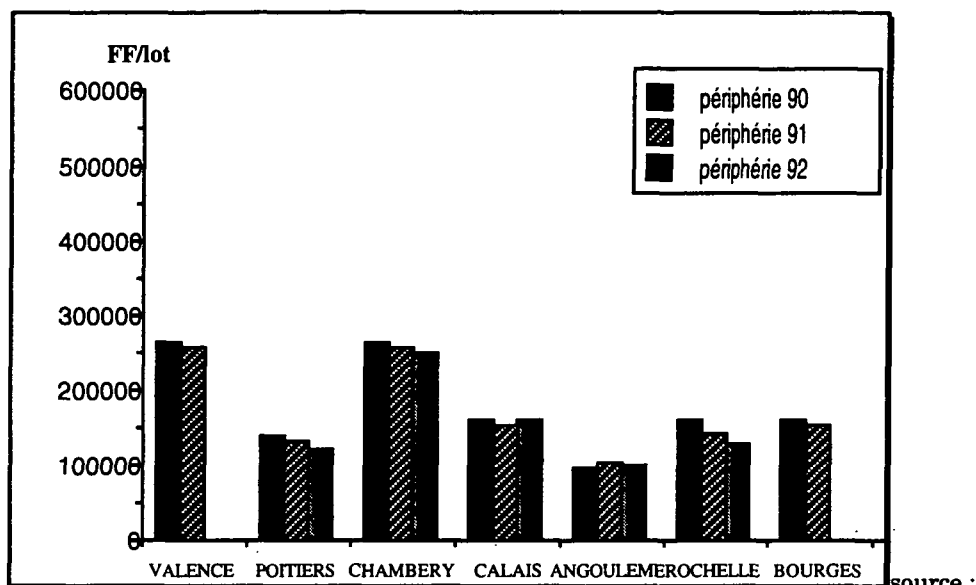
Les prix des terrains en périphérie pour ces 4 agglomérations de même taille suit la même tendance que les prix à l'échelle nationale : une légère baisse ou peu de variation entre 1991 et 1992. Mais la structure reste sans changement en 1992 : Les lots³⁶ sont plus chers à Metz (200 000 F/lot)

³⁶Il s'agit des lots pour maisons individuelles en périphérie : fourchette allant de 700 m² à 900 m².

et à Dunkerque (230 000 F/lot) si on les compare aux prix observés dans les agglomérations du Mans et de Caen (150 000 F/lot).

1.3.2.2.1.2. Calais³⁷

Prix des terrains pour maisons individuelles en périphérie de Calais et 6 agglomérations comparables (en francs 1992)



source : Crédit Foncier et ADEF, 1993.

Pour la période 1990 à 1992, le graphique ci-dessus indique que les prix des terrains en périphérie de Calais et 6 autres agglomérations de taille similaire³⁸ ont suivi la tendance nationale : guère de changement (2 cas sur 7) et un net recul depuis 1991 (5 cas sur 7). L'ensemble des agglomérations accusent un tassement. En outre, l'agglomération de Calais se trouve au milieu de peloton (154500 F/lot).

Dans le classement des agglomérations à l'échelle nationale³⁹, selon les prix des terrains en périphérie (cf. supra), Calais pourrait se trouver dans le groupe des 7 agglomérations les moins chères (153000 F/lot en 1992), Dunkerque dans le groupe des 7 agglomérations intermédiaires (236 000 F/lot). A titre de comparaison, Lille se trouve dans le groupe des agglomérations intermédiaire; et Arras a une place dans celui des 7 agglomérations les moins chères (153000 F/lot en 1992).

37. 102000 habitants en 1990 selon le découpage de l'INSEE; la population de Calais atteint 140000 habitants selon le découpage bassin d'habitat (voir page 34 et ss.).

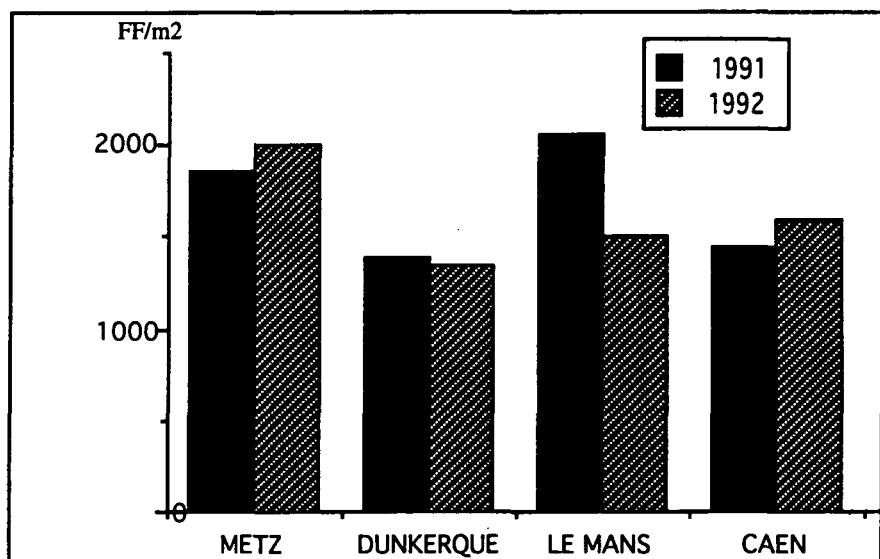
38. 92000 à 112000 habitants.

39. de 21 agglomérations examinées ci-dessus

I.3.2.2.2. Charge foncière

I.3.2.2.2.1. Dunkerque

Charges foncières à Dunkerque et 3 agglomérations comparables
(en francs/m² utiles en collectif au centre ville)



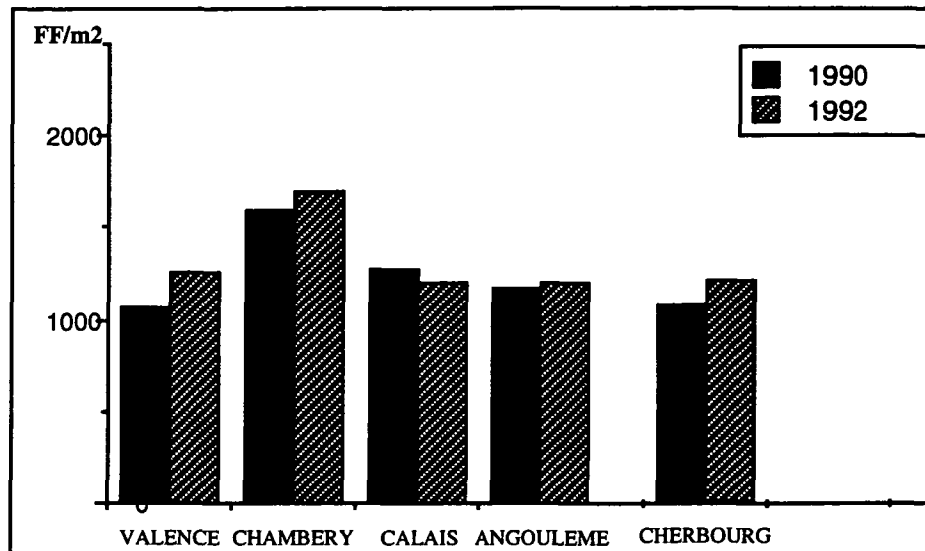
source :

Crédit Foncier et ADEF, 1993.

Une stabilité marque l'évolution de la charge foncière entre 1991 et 1992 dans des agglomérations de même taille (183000 et 203000 habitants) observées par le Crédit Foncier. Le graphique ci-dessus montre une légère décroissance dans 2 agglomérations : Dunkerque et Le Mans. En terme de charge foncière, Dunkerque reste l'agglomération la moins chère des 4 avec 1400 F/m² utile. En revanche, les agglomérations les plus chères sont Le Mans et Metz en 1991. Metz garde cette place en 1992, mais la charge foncière du Mans évolue vers le bas.

I.3.2.2.2. Calais

Charges foncières à Calais et 5 agglomérations comparables



source :

Crédit Foncier et ADEF, 1993.

En francs constants, les charges foncières pour le centre de l'agglomération ont augmenté entre 1990 et 1992 pour : Valence (+17%), Cherbourg (+13%), Chambéry (+6%) et Angoulême (3%). En revanche, elles accusent une baisse de l'ordre 6% dans les cas de Calais.

En conclusion, Calais et Dunkerque se situent en matière de prix de terrains dans le groupe des agglomérations les moins chères et celui des agglomérations intermédiaires respectivement.

Quant à la charge foncière, la situation de Calais et Dunkerque est comparable à celle des agglomérations de même taille.

Depuis 1991, nous observons des prix fonciers en légère baisse, comme à l'échelle nationale.

En outre, nous verrons également que les résultats de la série 1987-1989 confirment ces premières conclusions. (cf. Chapitre II)

I.4. ÉVOLUTION RÉCENTE ET NATURE DU MARCHÉ FONCIER DES TERRAINS NUS DE PLUS D'UN HECTARE

Dans cette partie, nous prenons en compte toutes les transactions de plus d'un hectare. Deux raisons essentielles nous conduisent à faire ce choix:

- d'abord, c'est à partir d'un hectare que les usagers finaux du foncier (cf. notamment les lotisseurs, les aménageurs, les opérateurs fonciers) peuvent mener des projets d'aménagement significatifs⁴⁰;
- ensuite, le phénomène spéculatif ne joue son rôle que lorsqu'il y a revente⁴¹ de terrains de taille importante (à partir de 10 000 m²).

Il y a eu 179⁴² transactions de plus d'un hectare au total sur la période 1987-1989 et ces transactions concernent les 5 bassins d'habitat⁴³ du littoral : Dunkerque, Calais, Boulogne sur Mer, Saint Omer et Côte d'Opale. Ces cinq bassins d'habitat sont les premiers touchés par les infrastructures mises en oeuvre. La notion du bassin d'habitat comprend l'aire ou regroupement de localisations résidentielles des ménages qui consomment les services urbains tels écoles, hôpitaux, centres culturels qui sont offerts sur ce même territoire dont ils ont besoin dans leur vie quotidienne. (cf. p. 50 et ss pour la présentation formelle et les caractéristiques de cette notion). Dans le cas du littoral, les contours des bassins d'habitat sont fixés par des experts de la DRE qui étudient les phénomènes affectant le territoire : par exemple, les problèmes d'aménagement du territoire au sens large du terme.

40. Un lotissement de 12 lots (900 m² de surface totale/lot).

41. Cela étant dit, les spéculations se font également avec des promesses et compromis de vente (ex. le cas de l'île de France).

42. Concernant 90 communes.

43 Cf. "Une Analyse d'un territoire : Le Bassin d'Habitat" (J. Defrenne) in *Ville et Statistique*, Actes de la journée d'étude du 1er décembre 1992 N°10, Février 1993 ; par ailleurs, on a retenu ici la délimitation du BH de Calais de la période 1987-89 ; cette délimitation rattache 6 commune limitrophes --Oye Plage, St Omer Capelle, Rumingham, St. Folquin, Ste Marie -Kerque et Vieille Eglise-- au BH de Dunkerque . Voir pages 34 et ss et cf. II chapitre pour légère modification de délimitations dans la période 1975-81. Voir l'index pour la liste complète des communes par rapport à la typologie utilisée.

I.4.1. LES TRANSACTIONS DE PLUS D'UN HECTARE

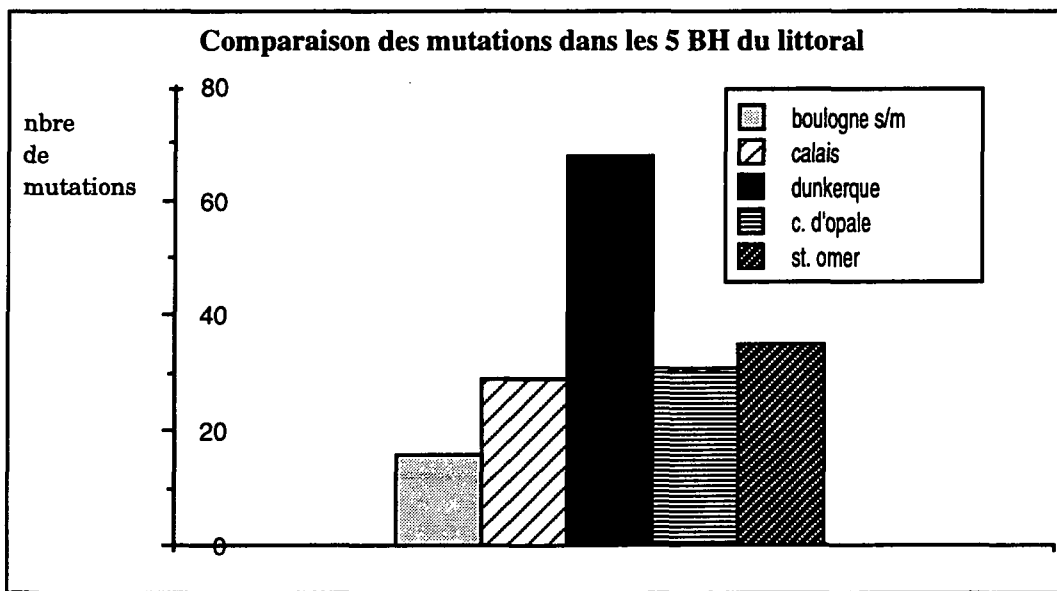
Masse financière et surface totale des transactions de plus d'un hectare

	1987	1988	1989
volume (en francs 1992)	48.134.702	152.377.364	109.000.000
surface totale (m ²)	1.966.359	2.744.127	3.069.268

Source : DRE- 1992.

Selon les données de la période 1987 à 1989, le volume de mutations (en francs constants 1992) révèle une brève hausse et puis le retour à la "normale" qui se traduit par une augmentation entre 1987 et 1988 de l'ordre de 216% et puis une chute relative de 28% (1988-1989). En termes de surface totale échangée entre les différents opérateurs, la croissance s'est estompée : de 40% (période 1987-1989) à 12% (période 1988-1989).

Volume concernant les mutations de plus d'un hectare (de 1987 à 1989)



Source : DRE, 1992.

Dans la période de croissance (1987-1989), près de 180 mutations de plus d'un hectare par an ont eu lieu sur les 5 bassins d'habitat concernés. Dunkerque occupe la première place par rapport aux 4 autres BH : mise à part son poids industriel, le poids démographique semble jouer un rôle primordial.

Les bassins d'habitat de Calais, de Côte d'Opale et de Saint Omer se positionnent au milieu avec environ 30 mutations par BH et pour les 3 ans examinés. Boulogne sur Mer occupe la dernière place avec 16 mutations entre 1987 et 1989.

Selon notre analyse, la plupart des mutations foncières ont eu lieu sur les communes proches de la mer et des pôles urbains -correspondant *grosso modo* à des chefs-lieux d'arrondissements examinés ci-dessus- tels Dunkerque, Calais, Boulogne et Le Touquet : plus de 100 mutations sur 3 ans.

I.4.2. LE VOLUME ET LE PRIX CONCERNANT LES MUTATIONS DE PLUS D'UN HECTARE SUR LE LITTORAL

Volume et Prix constatés dans les 5 BH*
agrégat de la série 1987-1989
(en francs de 1992)

	Nbre de mutations	prix moyen
1987	48	35 F/m ²
1988	51	53 F/m ²
1989	70	51 F/m ²

*Bassins d'habitat de Boulogne s/Mer, de Calais, de Dunkerque, de la Côte d'Opale et de Saint Omer

L'évolution des mutations et de prix moyens pour l'ensemble des agglomérations du littoral de ce marché fait apparaître deux tendances distinctes:

- en ce qui concerne les mutations, une croissance de l'ordre de 6% caractérise les années 1987 - 1988; cette progression s'élève à 37% entre 1988-1989.

- en francs constants, les prix ont suivi une tendance inverse entre les deux périodes : d'abord la progression était de plus de 50% entre 1987 et 1988; ensuite le prix recule de l'ordre de 4% entre 1988 et 1989.

Le prix moyen a évolué de 35 F à 53 F puis à 51 F (de 1987 à 1989). Cependant, ces évolutions et le prix moyen cachent la disparité de prix et de volume dans tous les cas de figure : par exemple, dans le bassin d'habitat de Boulogne, le prix varie de 8 F/m² à 178 F/m² pour l'année 1989.

En francs constants, les prix des terrains tous bassin d'habitat confondus se trouvent en trois tranches de prix :

- moins de 100 F/m² (93% des transactions sur un total de 179)
- entre 100 et 200 F/m² (seulement 4% des transactions)
- plus de 300 F/m² (3% des transactions).

C'est Dunkerque, puis Saint Omer, qui affichent les prix les plus forts. Calais et la Côte d'Opale, et encore plus Boulogne sur Mer, se caractérisent par des prix faibles. En définitive, les prix sont concentrés dans l'échelle inférieure.

Le bassin d'habitat de Dunkerque est le plus cher des 5 bassins d'habitat; mais il faut ajouter l'effet du volume des transactions (le double) à l'échelle de Dunkerque. En revanche, dans le BH de Boulogne sur Mer, on assiste à des prix très au-dessous de la moyenne (53F/m²) des transactions de plus d'un hectare : 70 % de cas, qui s'explique en partie par le faible nombre de mutations.

Un premier enseignement s'impose : loin de constater un quelconque effet du tunnel sur des terrains nus, ce marché spécifique⁴⁴ est immobile en matière de prix.

En mettant en parallèle les résultats de l'étude "Les Marchés fonciers du Littoral"⁴⁵, on remarquera que ce sont les communes de bord de mer où l'on observe les prix les plus forts⁴⁶ : Dunkerque ville, Boulogne et Le Touquet. Tandis que les communes plus proches du tunnel suivent, telles Calais, St. Omer, Sangatte et Berck.

44. de par sa nature spéculative.

45 *Les Marchés Fonciers du Littoral Nord-Pas de Calais de 1987 à 1989*, DRE, Janvier 1992. 66 p.

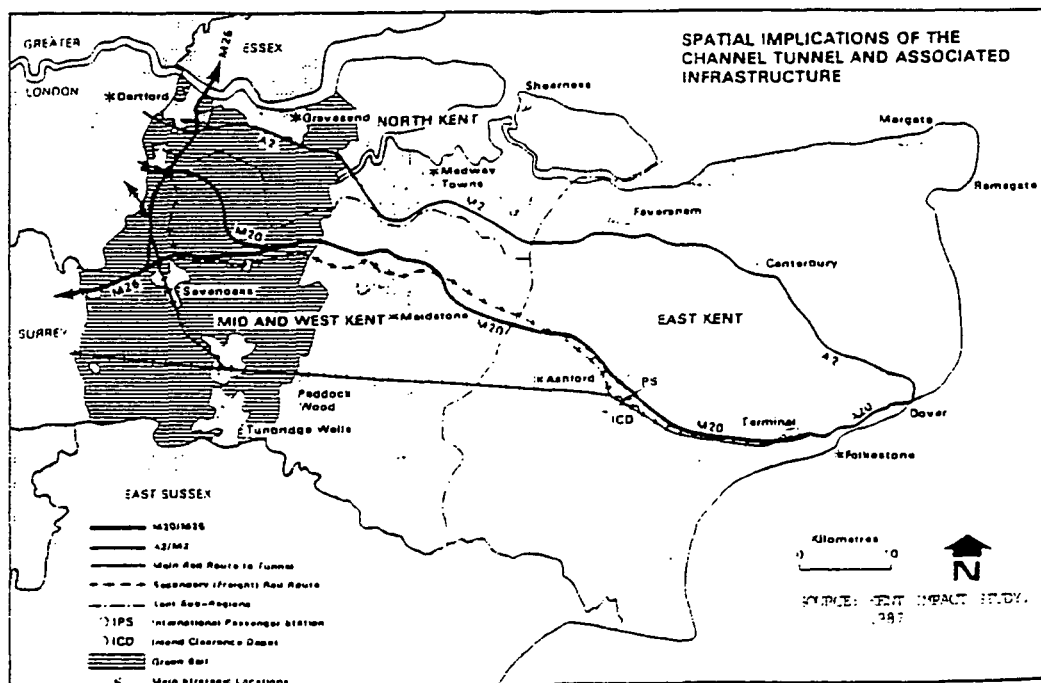
46. Prix moyens de + de 300F (Dunkerque ville et sa proche banlieue.); prix moyens entre de 100 à 300 F.(Calais ville, Le Touquet, Wormhout , Loon Plage, ...Nord-est de Boulogne ville - Camiers., Berck sur la Côte d'Opale, Neufchatel-Hardelot., Bray-Dunes dans le Dunkerquois., Le Portel -Outreau dans le Boulonnais., Bergues et environs dans le Kunkerquois...Wissant dans le Calaisis, près du site des Caps). Dans leur ensemble, les prix au mètre carré restent au-dessous de 75 F (en francs constants de 1992) bien que des contrastes existent.

I.5. TRAITS COMPARATIFS ENTRE LE KENT (GB) ET LE LITTORAL : ESQUISSE DE L'INCIDENCE DU TUNNEL SUR LE FONCIER DANS LE KENT (GB)

Il ne s'agit pas de comparer ici les systèmes fonciers de la Grande Bretagne⁴⁷. Les contrastes sont évidents vu les différences de pratique d'outils fonciers, de tradition juridique et de conjoncture économique. Pourtant, nous pouvons mettre en avant quelques éléments significatifs des marchés foncier et immobilier du Kent (niveaux de prix et volume de ventes). En outre, il nous est impératif d'examiner les liens qui peuvent exister entre la mise en route du tunnel et l'état de ces marchés.

I.5.1. TRAITS GÉNÉRAUX DU KENT

L'aire du Kent comporte une superficie de 3.700 Km² au long du corridor du fleuve "Thames" qui va de Londres jusque la côte du sud-est de la Grande Bretagne (ports de Douvres, Folkstone...). Au total, cette zone comporte 14 districts. A travers cette analyse, nous nous référons autant à ces districts qu'aux 4 aires géographiques du Kent : "North Kent, Mid-Kent, West Kent et East Kent".



⁴⁷Voir à ce sujet, les monographies des systèmes fonciers des Pays Bas, de la Grande Bretagne, de l'Allemagne...

D'ailleurs, il faut tenir compte des éléments socio-économiques de base : démographie, poids relatif de l'emploi dans l'industrie et le tertiaire (cf. tableau suivant) : l'emploi tertiaire prédomine dans le Kent (75%) tandis que ce taux est moindre dans le littoral (60%). En revanche, l'emploi industriel caractérise la structure de l'emploi sur le littoral. En termes de taux de chômage, l'ampleur du problème est à peu près la même dans les deux zones étudiées.

Aspects démographiques et économiques

(1992)

	Population Millions	% emploi industriel	% emploi tertiaire	% chômage
Kent ^a	1,5	21%	75%	10,2%
Littoral ^b	0,8	34%	59%	11,5%

a : Ashford, Canterbury, Dover, Maidstone, Medway Towns, Tonbridge, Turnbridge Wells.

b : 5 agglomérations du Littoral : Dunkerque, Calais, Saint Omer, Boulogne s/Mer et Montreuil.

Il est préalablement nécessaire de caractériser le tissu urbain du Kent. Ce tissu est bien reparti et quelques remarques qualitatives s'imposent :

- une partie du tissu urbain semble être caractérisé par sa vétusté : le parc de logements date du 19^e et 20^e siècle et il est juxtaposé aux sites industriels et en friche à l'est;
- l'habitat est diffus car les anglais ont une forte préférence pour la maison individuelle avec un jardin.

I.5.2. LE FACTEUR "TUNNEL" SUR L'ÉCONOMIE LOCALE

Dans le Kent, le chantier Eurotunnel a creusé son projet en vantant les retombées d'emplois comme c'était le cas du côté français. Le Transmanche Link, le consortium pour la construction d'Eurotunnel, a passé des contrats évalués à 93 millions de livres⁴⁸ sterling entre 1987 et 1990; cela avait représenté 10,5% de tous les contrats provenant d'entreprises britanniques. C'était une injection dans l'économie locale.

Entre 1987 et 1990, 6527 emplois ont été créés directement ou indirectement par ce chantier. 50 % de la main d'oeuvre vient principalement des communes du Kent.

⁴⁸ Avant la dévaluation de la livre sterling en 1992, 10F=1 livre; en 1993, son cours fluctue autour de 8F.

EMPLOIS CRÉÉS PAR LE CHANTIER EUROTUNNEL

	Nombre d'emplois créés au janvier 1990
Douvres	4320
Grain	707
Ashford/Folkestone	727
Sous-traitants	673
Total	6527

Source : Kent Impact Study, 1990

Emploi

Aujourd'hui le bilan dans ce domaine s'avère mitigé. Si l'on compare aux prévisions de départ, le bilan de l'effet tunnel sur l'emploi est neutre. Selon une étude d'impact du KENT county council (1990), le tunnel n'aura pas un impact sur l'emploi local notamment dans l'industrie de ferry malgré les chiffres affichés par Eurotunnel : perte de 1000 à 3000 emplois vers début 1993.

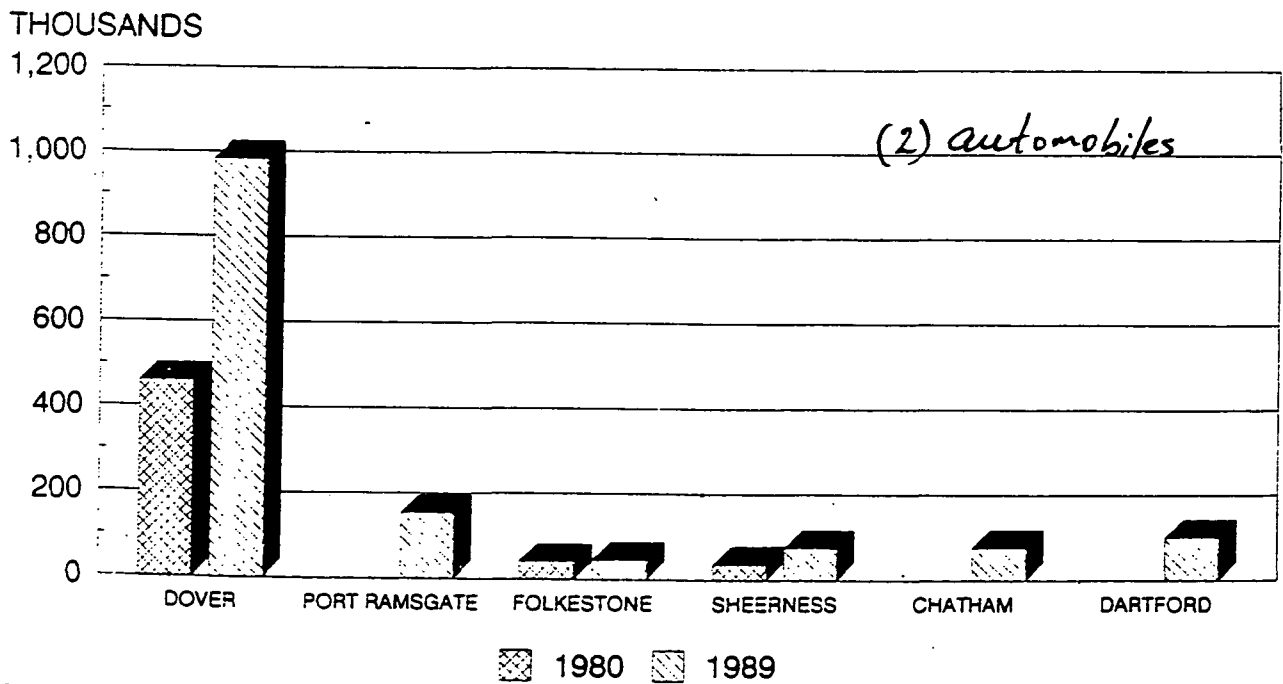
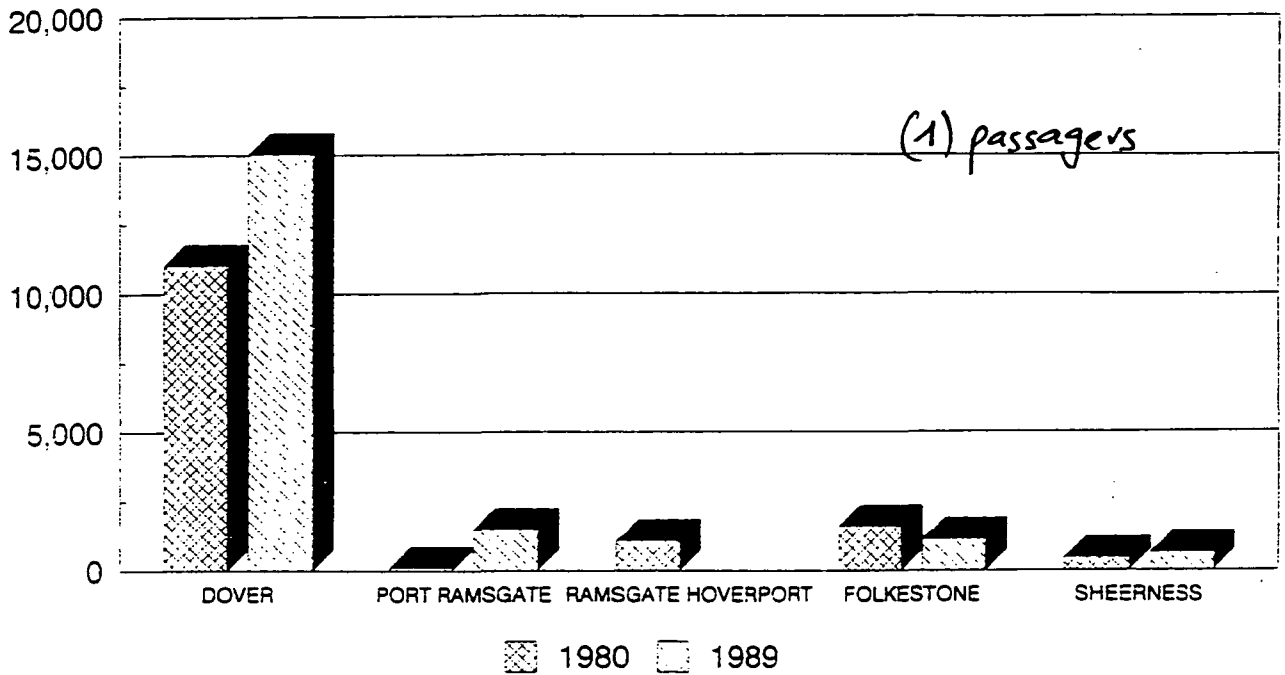
En 1987 une étude sur l'impact du tunnel⁴⁹ mettait en évidence les effets pervers d'une restructuration des transports transmanche : les prévisions de 1987 dénombrent une perte totale de plus de 15000 emplois. La répartition était la suivante selon les conclusions de cette étude : Douvres (-11091 emplois), Folkestone (+257, seul gain), Ramsgate (-1001), Dartford/Sheerness (-528), Ashford (-408) et le reste du Kent (-2831).

Tous les observateurs de cette activité soutiennent qu'en raison de la concurrence⁵⁰ entre le ferry et Eurotunnel, une restructuration économique s'imposait. Les professionnels du transport de voyageurs et de marchandises prévoient de fermetures des lignes, notamment les moins rentables (i.e. Dartford au nord, Folkstone, Sheerness, Ramsgate au sud ouest du Kent) et par la concentration des capacités à Douvres : les graphiques suivants (trafic de voyageurs et de marchandises) montrent le poids prépondérant de Douvres en 1980 et 1989 par rapport aux autres ports britanniques dans le Kent.

⁴⁹Kent County Council Planning Department; *The Channel Tunnel, Kent Impact Study*, 1990, The Second Monitoring report of the Channel Tunnel Joint Consultative Committee April 1990. 33p.

⁵⁰ Sans compter avec la concurrence des navires à grande vitesse (monocoque qui transportera 420 passagers et une quarantaine de voitures à une vitesse de 70 kilomètres /heure) qui entreront en service fin 1993 sur la Manche.

**Trafic de ferry : passagers et automobiles
(en milliers d'unités)**



Surcharge du réseau routier

Un impact prévisible, selon nos interlocuteurs au Kent County Council, devrait être l'augmentation de charge sur le réseau routier conduisant à une situation inextricable des autoroutes et diverses nuisances. Actuellement, il y a trois axes dans le corridor Londres sud du Kent : l'autoroute M2 (Londres, Canterbury, Dartford); l'autoroute M20 (Londres-Ashford) et l'autoroute M25 (Londres-Eastbourne). La M2 restera la plus utilisée par les conducteurs venant du Nord. (cf. *carte*)

Bien que le réseau routier fasse l'objet d'améliorations, l'état des routes est loin d'être adapté pour le flux de voitures. L'achèvement de l'axe M20 (Londres-Tunnel) permettrait un allègement de l'encombrement routier dans le Kent car aux heures de pointe, les embouteillages sont importants.

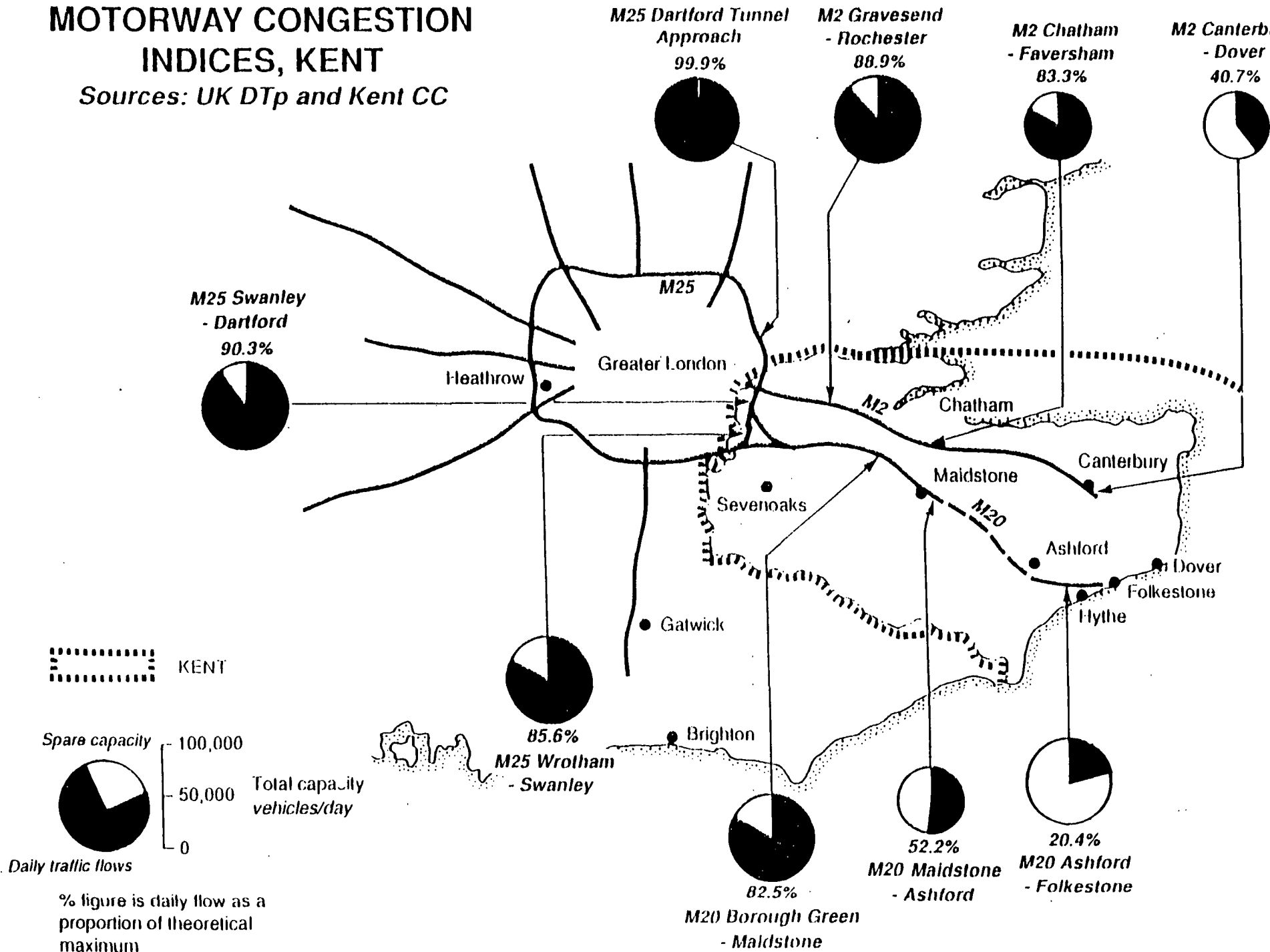
Quant au rail, deux obstacles restent à surmonter :

- l'inadaptation du réseau ferroviaire existant aux trains à grande vitesse : côté Kent, il est impossible de rouler à plus de 180 km/h.).
- le manque de financement pour le développement de l'infrastructure.

Le gouvernement britannique n'a pas encore arrêté le montage juridique et financier de la ligne Londres et le terminal Eurotunnel à Folkstone. La rame "grande vitesse" serait opérationnelle en 2005. De ce fait, les concessionnaires Eurotunnel ont demandé d'indemnisations au gouvernement britannique.

MOTORWAY CONGESTION INDICES, KENT

Sources: UK DTp and Kent CC



Indice de saturation des autoroutes du Kent (100%=saturé)

Les retombées sur la production des logements dans le Kent

Une particularité britannique est que le foncier est intégré dans les programmes d'aménagement au cours de négociations préalables : L'opérateur négocie directement avec la commune le droit de construire dans une procédure caractérisée par sa flexibilité⁵¹. Le besoin foncier est estimé sur le principe suivant : une unité de logement (ou de bureau) construite égale une unité "théorique" foncière consommée.

Dans le cas du Kent, le Kent County Council projette le besoin de terrains en fonction de la tendance lourde d'éléments pertinents tel le taux de croissance démographique, le taux de développement économique, le taux de construction, l'investissement d'étrangers sur les marchés immobiliers...

De plus, il aurait fallu prévoir un accroissement de l'offre du logement dans le Kent: entre 400 et 700 unités⁵² de logements annuellement entre 1996 et 2001 (soit 8% et 14% de plus sans le phénomène tunnel).

Le tableau suivant présente le nombre de logement terminés⁵³ dans le Kent : le rythme annuel passe de plus de 8 000 logements en 1987-1988 à 2 400 logements 1991-1992 malgré le chantier "tunnel".

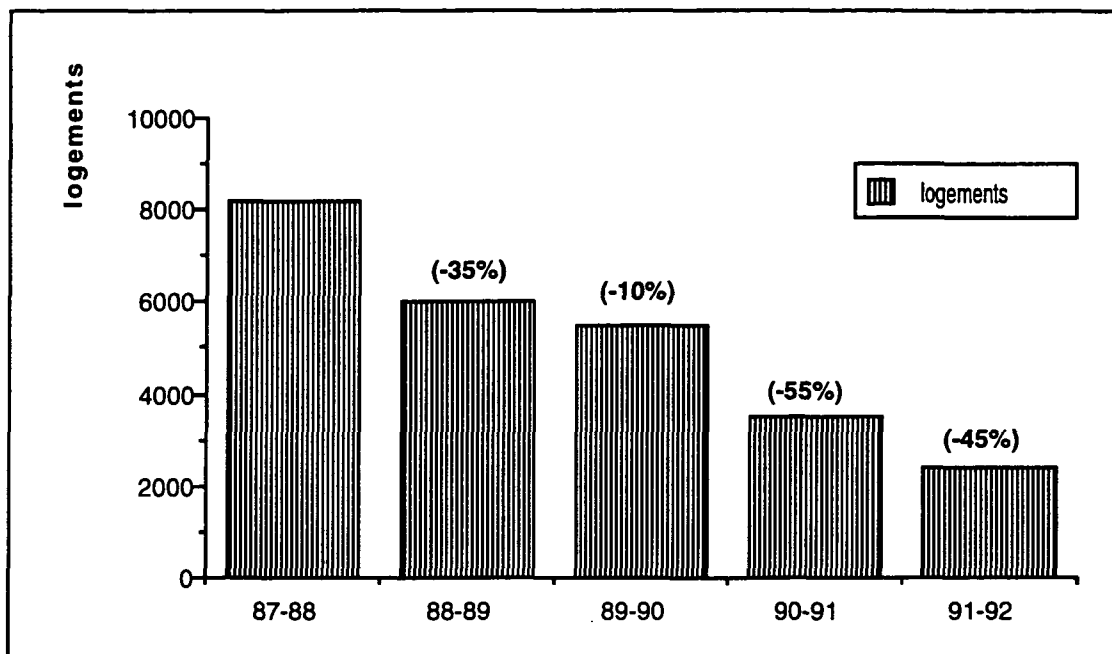
A titre de comparaison, ce rythme s'est situé à 5 800 unités/an entre 1979 et 1987.

⁵¹ Le promoteur commence en proposant un pré-projet ; c'est à la commune de donner son accord sur un permis de construire sommaire (outline planning consent) . Suite à des négociations ultérieures, le permis de construire définitif (outstanding planning consent) est accordé ou refusé par les autorités locales compétentes. A Ashford, il a fallu deux ans pour faire aboutir un dossier de la société immobilière NADA; ce projet concernait 243 hectares de terrain.

⁵²La production annuelle de logement est de 5124 dans l'ensemble du Kent.

⁵³On dénombre tous les programmes de plus de 5 logements avec un p.c. définitif (full/detailed planning consent)

Évolution du nombre de logements terminés dans le Kent



Source : *Housing land supply in Kent, 1993.*

I.5.3. INCIDENCE SUR LES DISTRICTS : APPROCHE QUALITATIVE

Part de la production de logements
selon les secteurs entre
1981 et 1991 (en %)

Kent	100
Maidstone/Malling	17
Kent Ouest	14
Kent Nord	32
Kent Est	37

Source : *Housing land supply in Kent, 1993.*

On observe que le district du Kent Nord et celui du Kent Est se partagent plus de 60% tandis que les deux autres districts sont moins bien dotés. Ces deux traits caractérisent tant le marché de l'immobilier de logement que celui de bureaux et de commerces. Avec ce constate, les repercussions sur le foncier sont : une augmentation de la demande des terrains et une pression sur les prix (cf. plus bas).

Nous allons examiner l'incidence du tunnel sur les "districts" les plus importants du Kent : d'abord nous esquissons les aspects qualitatifs de ces différents districts et ensuite nous analysons le niveau de prix.

Maidstone/ Mailling

Ce district se caractérise par une forte pression foncière. Selon les projections du Kent County Council, pour la période 1992 à 1997, le besoin foncier (en nombre de terrains par rapport à la capacité de construire) serait juste satisfait : 0-10% de marge entre le besoin supposé et les projets en élaboration ou en cours.

Swanley

Une forte pression foncière. Selon les projections du Kent County Council, pour la période 1992 à 1997, le besoin foncier (en unité foncière pour construire) serait juste satisfait : 0-10% de marge entre le besoin supposé et les projets en élaboration ou en cours.

Medway Towns

Caractérisé par un équilibre entre le besoin et l'offre de terrains. Une moindre pression foncière à moyen terme se dessine car la marge entre le besoin supposé et les projets en élaboration ou en cours est plus forte : de 25% à 50%.

Folkstone

Équilibre entre le besoin et l'offre de terrains. Une moindre pression foncière à moyen terme se dessine car la marge entre le besoin supposé et les projets en élaboration ou en cours est plus forte : de 25% à 50%.

Herne Bay/ Whitstable

Équilibre entre le besoin et l'offre de terrains. Une moindre pression foncière à moyen terme se dessine car la marge entre le besoin supposé et les projets en élaboration ou en cours est plus forte : de 25% à 50%.

Dartford, Douvres, Deal, Faversham, Gravesham

Ces 5 *districts* se caractérisent par une faible pression foncière. La plupart de cas ont une disponibilité foncière adéquate : plus de 50% de marge en ce qui concerne la pression foncière pour la période 1992 à 1997. Quant à la demande des terrains à bâtir à usage d'habitat, la pression foncière est nulle.

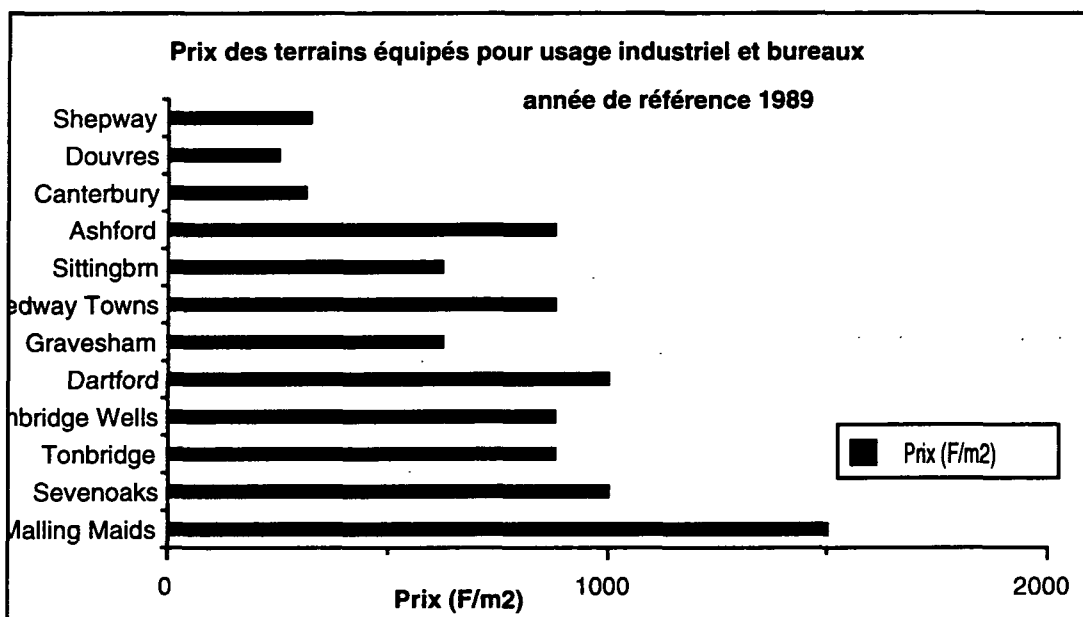
**Prix des terrains équipés
dans quelques districts
(évaluations effectuées 1989)**

	F/m2	caractéristiques
KENT MID- OUEST	1500F	effet de la M20, le centre d'affaires le plus développé du Kent; important projet dit du Kings Hill
W Malling		
Maidstone		
Sevenoaks	1000F	Green belt: résulte en politique de restriction de pc pour des projets de bureaux
Tonbridge	875F	restriction foncière; peu de développement en diffus
Tunbridge Wells	875F	sujet à des améliorations routières; en 1989, la surface disponible des terrains excède les prévisions du Schéma directeur (SP); l'effet tunnel paraît se révéler
KENT NORD		
Dartford	1000F	courte flambée de prix en 1989 : 2500F/m2 de CF; près de la M25
Grevassent	625F	les prix fonciers les plus bas du Kent Nord...
Medway Towns	875F	touchée par le déclin de l'industrie...peu de variation en matière de prix
Sittingbrn	625F	affecté par la perte d'emplois industriels...voies de communications (M2 et A2) permet la liaison entre le Kent et le Nord de la Grande Bretagne.
KENT EST		
Ashford	875F	Eurotunnel a fait flamber les prix jusqu'en 1990 (1500F/m2)
Canterbury	312,5F	aménagement axé sur le tourisme et le patrimoine historiques attirerait des passagers du tunnel.
Douvres	250F	une courte flambée du prix (1990; 1000F/m2) constatée; une perte d'emploi compensée peut être par une spécialisation (fret/transport).
Shepway	325F	l'offre foncière dépasse la demande....peu de projets en cours..

Source: Enquête sur les terrains disponibles à usage commercial et de bureaux, Kent County Council Septembre 1990.

Une variété des prix ressort de ce tableau où les prix maxima sont de 1500 F/m² et le prix minima de 250 F/m². On remarque une correspondance entre des prix maxima et les districts où il y a une forte pression foncière : les exemples de Maidstone et Douvres illustrent ce lien.

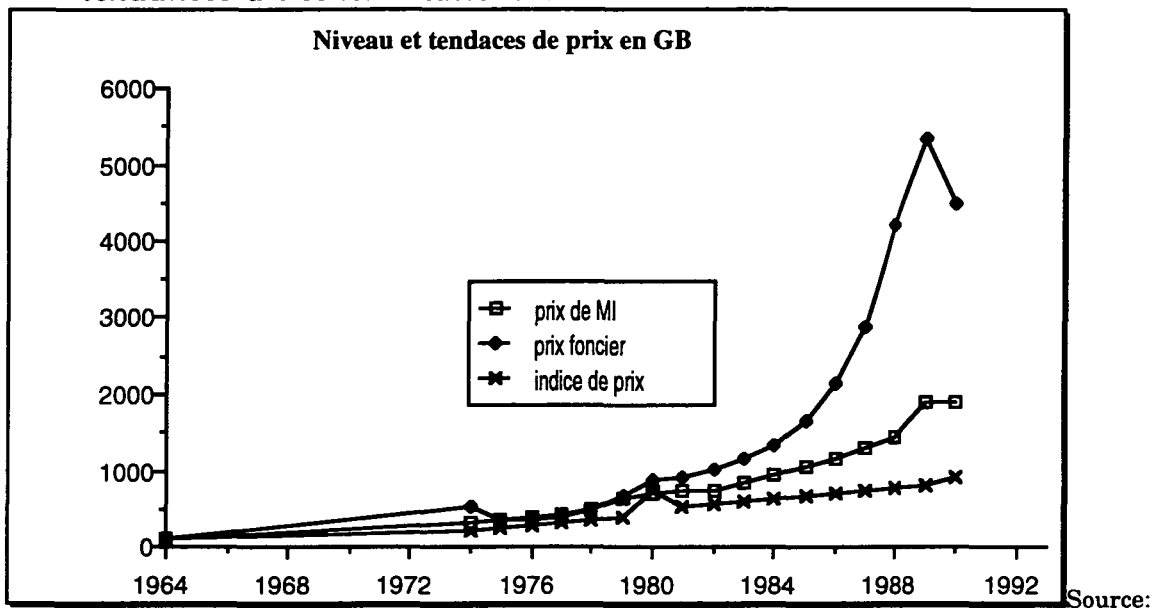
Lorsqu'on compare la structure des prix fonciers pour 1989, les terrains équipés varient. Selon des estimations du CLUTTONS⁵⁴ et d'autres professionnels, le prix des terrains sont au minimum 2 fois supérieurs dans les districts du Nord du Kent que dans ceux du Sud (Douvres, Shepway et Canterbury).



Source : Kent County Council , 1993.

⁵⁴KENT PROPERTY MARKET REVIEWS, 1990 et 1991.

I.5.4. LE FACTEUR "TUNNEL" ET LE PRIX FONCIER tendances à l'échelle nationale



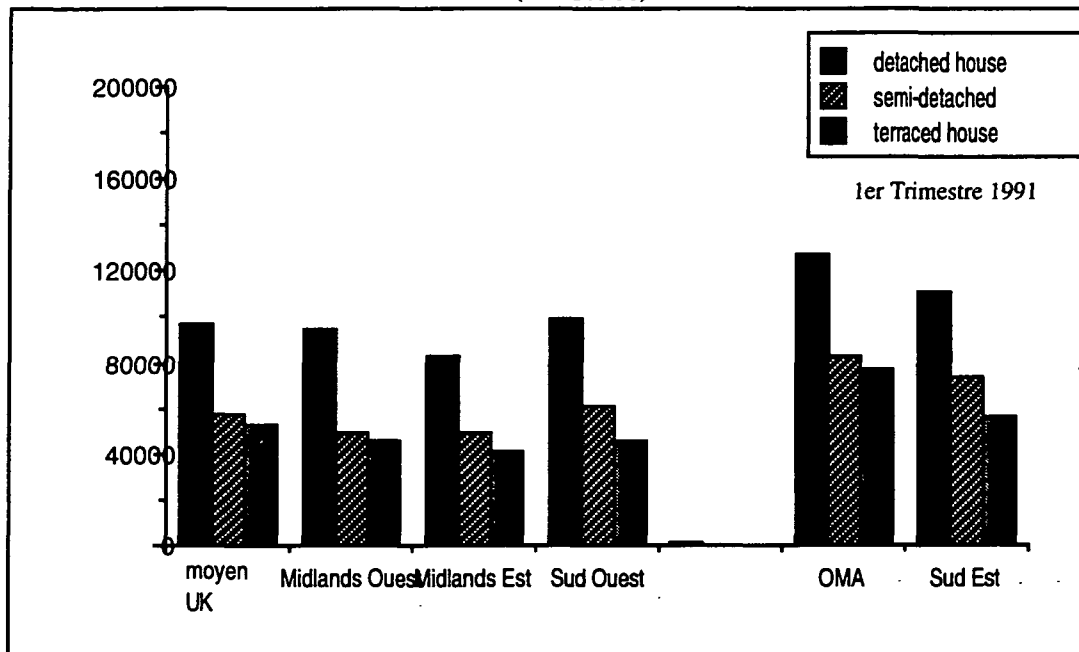
The Urban Land and Property Market in the United Kingdom, Richard Williams & Barry Wood, Euproma 1991.

Dans un contexte du cycle de l'immobilier, les courbes présentées ici font apparaître trois caractéristiques en matière d'évolution des prix en Grande Bretagne :

- entre 1980 et 1984, l'évolution du prix foncier suit les mêmes tendances que celles des prix des maisons individuelles (i.e. detached dwellings et terraced houses) et de l'inflation.
- à partir de 1985, l'écart se creuse entre la courbe du prix foncier et les deux autres courbes.
- un déclin de la courbe prix fonciers se dessine à partir de 1989 et un tassement paraît caractériser les deux autres courbes depuis la même année.

En bref, la tendance lourde des prix fonciers a été celle d'une hausse vertigineuse dans les années 80 dans un contexte d'euphorie de l'immobilier généralisé. Nous allons examiner de près les éléments des marchés du Kent afin de cerner les tendances des prix fonciers à une échelle régionale.

**Écart de Prix des trois types de logements entre les différents aires géographiques
(en livres)**



Source : idem.

En outre, le prix au Sud Est y compris le Kent est au-dessus de la moyenne nationale. En fait, les prix dans le Kent ont été tirés par la flambée des prix de l'agglomération de Londres et sa grande couronne (OMA).

Le prix foncier dans le Kent depuis 1989

Bien que la crise de l'immobilier rende difficile une évaluation précise de l'état des prix fonciers dans un marché caractérisé par une faible activité de transactions, quelques remarques d'ordre qualitatif peuvent être avancées.

La conjoncture a bouleversé le niveau des prix tant pour les terrains nus (raw land) avec permis de construire (committements) que pour les terrains équipés.

Ainsi, le recul estimé depuis le renversement de la conjoncture est frappant pour le prix foncier et pour celui du logement : de l'ordre de 50% pour le premier et de 30% pour le second.

Selon le cabinet de conseil CLUTTONS (immobilier de bureaux et surveyors), le volume d'achats/ventes s'est largement réduit dans le Kent;

mais aucun indice peut répertorier l'ampleur de cette chute depuis trois ans.

La crise des marchés fonciers et immobiliers se reflète par une baisse de pression foncière et donc des prix des terrains. On peut en donner une illustration par l'évolution des prix entre 1989 et 1992 pour les principales aires géographiques du Kent.

Évolution des prix des terrains équipés par ha.

pour le habitat individuel

(en livres⁵⁵ de 1992)

	fin 1989	livres/m ²	1992	livres/m ²
Ouest du Kent	1 500 000	150	875 000	87
Centre du Kent	1 200 000	120	600 000	60
Est du Kent	950 000	95	375 000	37

Source : Estimation Kent District basée sur des évaluations à dire d'expert.

Tous les secteurs du Kent sont touchés par la baisse des prix entre 1989 et 1992 :

- Ouest du Kent enregistre une baisse de 41%.
- Au centre du Kent, constate une baisse de 50%.
- A l'est du Kent, en général moins cher, les prix ont chuté de 60%.

En rétrospective, presque tous les observateurs ont surestimé l'impact sur les marchés immobiliers en général et sur les prix fonciers en particulier : or une étude officielle de 1990 avait souligné que le prix de logement allait augmenter de l'ordre du 6% à 11% en moyenne dans les environs d'Ashford et Maidstone⁵⁶. Enfin, la récession économique tant au niveau national qu'au niveau international (avec ses conséquences sur le niveau de chômage) a également affecté les secteurs immobiliers et fonciers.

I.5.5. ÉTAT DU MARCHÉ ET PERSPECTIVES DES MARCHÉS FONCIERS À L'OUVERTURE DU TUNNEL

Attentisme

En 1989 le Kent County Council a estimé à 1000 hectares les terrains disponibles pour usage industriel : 70 % de cette surface se répartissait entre les districts suivants: Chatham, Gillingham Maidstone, Ashford, Dartford, Sittingbourne et l'Ile de Sheppey.

⁵⁵ en 1993, 1livre=8,8F; en 1989 1 livre=10F.

⁵⁶ p. 19 Tunnel (KENT IMPACT STUDY) 1990

La demande foncière actuelle ne provoque pas véritablement une pression foncière. De plus, en raison de la conjoncture, les Anglais semblent vouloir attendre. Même la demande du foncier pour des grands projets (parcs technologiques, bureaux, centres commerciaux....) est estompée⁵⁷ là où on a vécu une période précédente de surchauffe "foncière" (Maidstone, Maillings...).

Le tableau suivant montre une abondance relative du foncier (selon les calculs du Kent County Council à l'horizon 1997) dans tous les districts sauf à Ashford. Le stock important des terrains (1800 ha.) révèle mieux la situation du Kent aujourd'hui : une surproduction de terrains équipés a été constaté. Par exemple, les aménageurs d'*Eurotunnel Developments*,⁵⁸ doivent encourager les investisseurs qui ne se précipitent guère face à des perspectives peu intéressantes (le taux de retour en termes d'investissement a chuté en-dessous de 10% depuis 1990). En outre, la plupart des projets d'aménagement sont plus près de Londres au Nord-ouest du Kent.

Cette situation de surproduction foncière est à peu près comparable à celle du littoral du Nord-Pas de Calais, où on recense environ 1.200 ha disponibles (cf. Chapitre III).

Terrains disponibles en hectares pour l'habitat

Kent en 1993

	pc complété	pc sommaire	surf. allouée avec une procédure informelle	e n construction	total
KENT	233,54	341,94	983,60	250,28	1809,00
projet publique			57,33	23,68	81,01
projet privé			1457,09	220,11	1677,00
projets en montage			35,55	6,49	42,00

Source : Planning decisions analysis, Kent County Council, 1993; 208,21 ha sans usage déclaré.

⁵⁷ Sans parler de l'incidence de l'excès d'offre de surface de bureaux dans la région de Londres, notamment dans les Docklands. Le taux de vacance était dans une fourchette de 15 à 20% entre 1992 - 1993.

⁵⁸ Commercialisation de deux sites d'environ 130 hectares près du tunnel.

Effet "tunnel" à court et à moyen terme

A court terme, l'impact du tunnel a été décevant à plusieurs niveaux

:

- les retombées escomptées sur l'emploi et a fortiori sur l'économie locale se sont avérés limités.
- l'effet tunnel n'a pas pu renverser le cycle de l'immobilier dans le Kent; en outre, le stock de terrains (1800 + 210 = 2.010 ha.) est important et l'écouler prendrait cinq à dix ans.
- il accentuerait les difficultés des réseaux routier et ferroviaire dans le Kent. Ceci implique une amélioration des autoroutes et du lien ferroviaire Londres-Ashford afin de rouler à grande vitesse (300 km/h au lieu de 180 km/h possible du côté Kent).

A moyen et long terme, et de par sa fonction d'avant post de l'économie anglaise le Sud de la Grande Bretagne (et donc le Kent) devrait bénéficier d'un "effet" positif du tunnel s'il y a des mesures d'accompagnement (de type développement local et d'investissements dans les infrastructures). Folkstone, Ramgate vont bénéficier bientôt d'une aide de la CEE pour les zones en difficulté économique, qui se traduira par des aides communautaires en 1993. Cette aide est perçue par les opérateurs et les observateurs des marchés fonciers et immobiliers comme un outil qui pourrait catalyser et dynamiser les marchés fonciers du Kent.

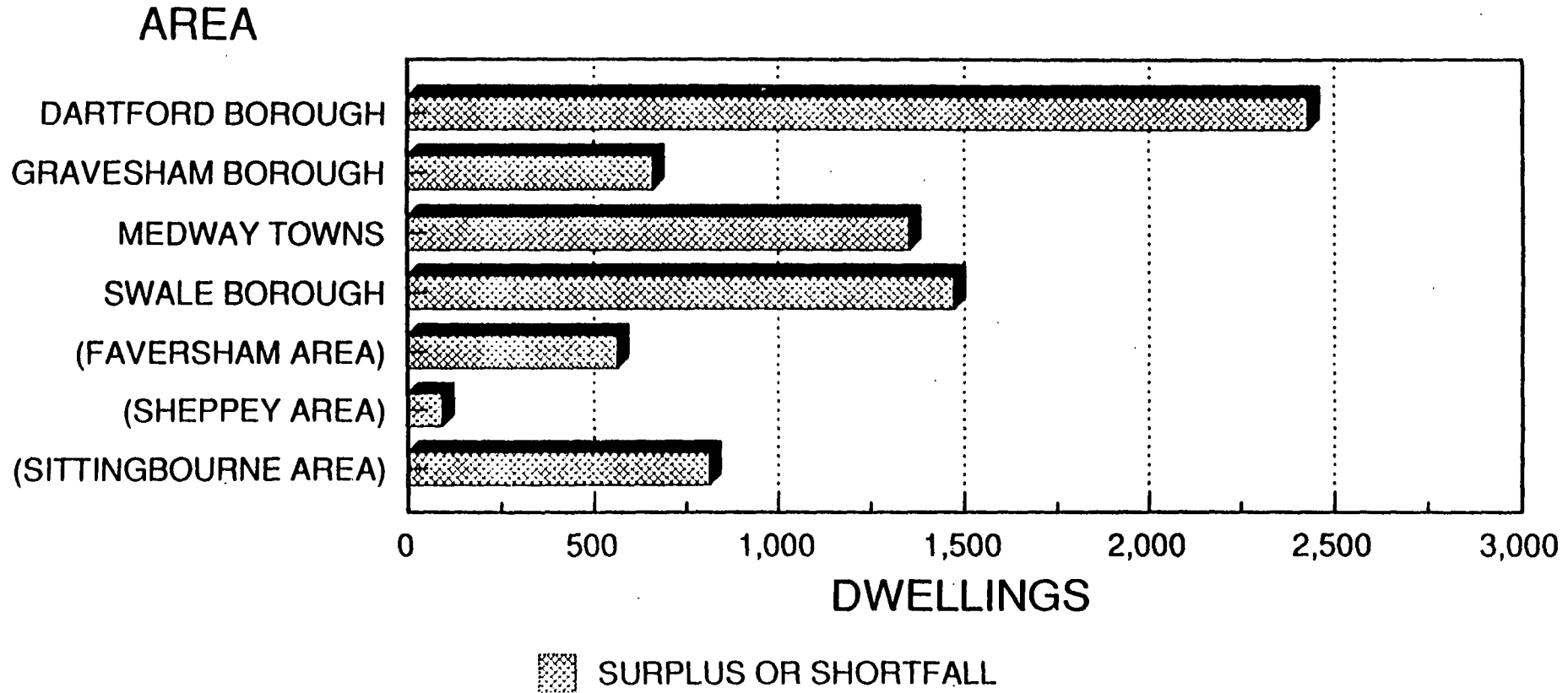
Par ailleurs, trois remarques sont à faire lorsque l'on examine les perspectives à long terme des marchés fonciers dans le Kent. Celles ci sont déterminantes :

1- une offre suffisante, voire abondante du foncier qui prendra du temps avant être absorbée : ceci se traduit par la quantité (environ 2 000 ha) des projets d'aménagement de nature diverse (habitat, bureaux, commerce, industrie). (cf. graphe suivant : offre foncière selon les districts)

2- un effet de concurrence entre les projets des districts du Kent et ceux plus éloignés : les projets de parcs technologiques (par ex. TRINITY COLLEGE, EUREKA) autour du tunnel se positionnent par rapport aux projets comme le DOCKLANDS...et non pas par rapport aux projets du Littoral du Nord - Pas de Calais.

46 a

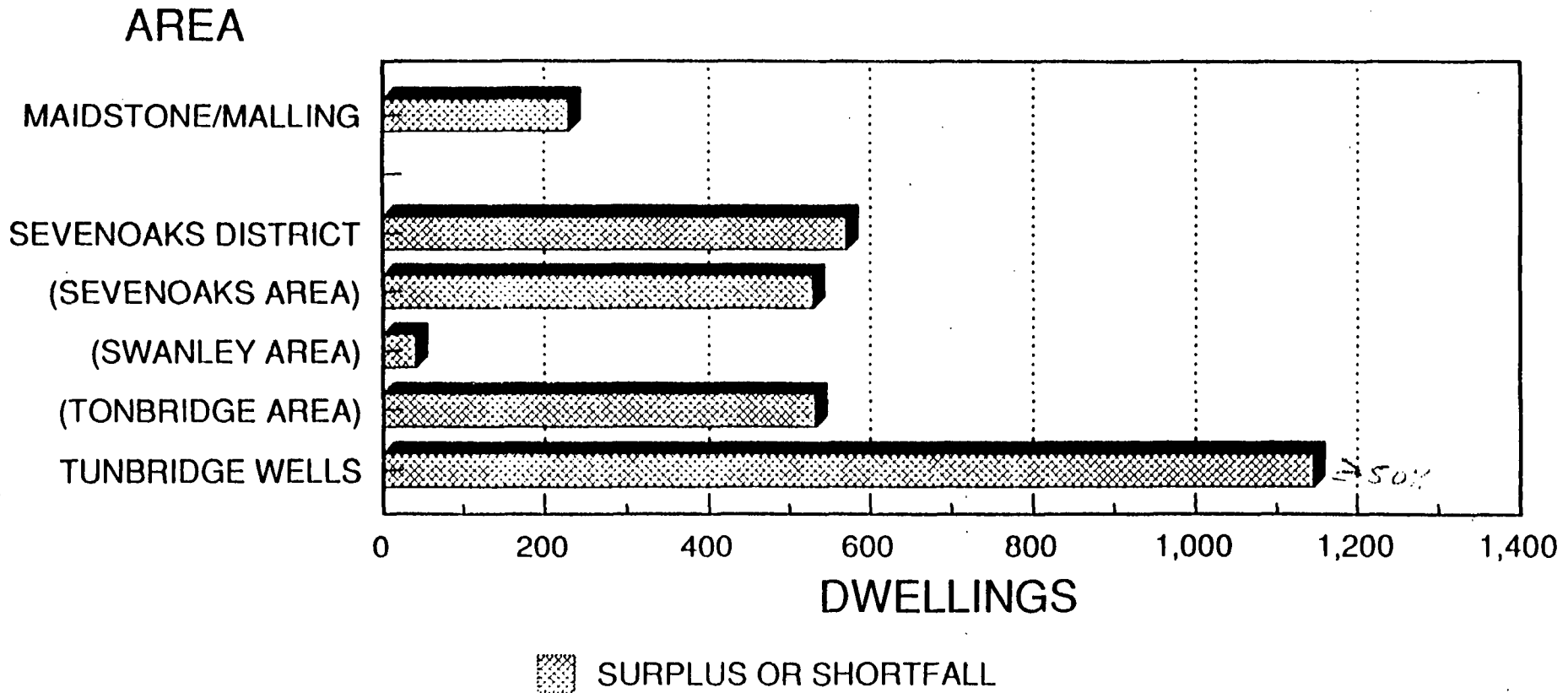
FIG 2b **HOUSING LAND SUPPLY 1992-1997**
SURPLUS OR DEFICIT IN RELATION TO POLICY HD1
NORTH KENT



Source: KCC Planning Department

Offre foncière pour l'habitat: North Kent
(prévisions à l'horizon 1997)

FIG 2a **HOUSING LAND SUPPLY 1992-1997**
SURPLUS OR DEFICIT IN RELATION TO POLICY HD1
MID AND WEST KENT

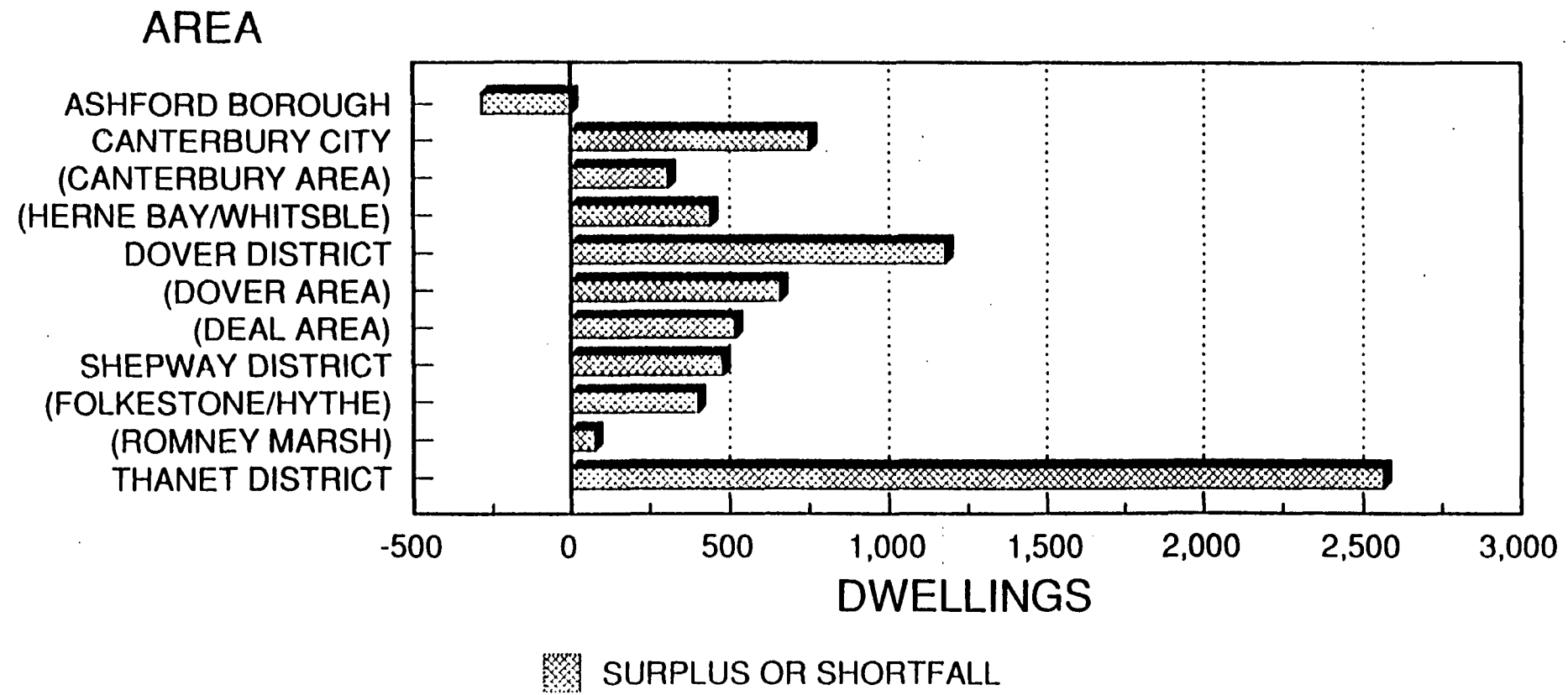


Source: KCC Planning Department

Offre foncière pour l'habitat: Mid & West Kent
(prévisions à l'horizon 1997)

46c

FIG 2c **HOUSING LAND SUPPLY 1992-1997**
SURPLUS OR DEFICIT IN RELATION TO POLICY HD1
EAST KENT



Source: KCC Planning Department

Office foncière pour l'habitat: East Kent
(prévisions à l'horizon 1997)

3- la crise de l'immobilier est encore latente : cette situation ne favorise pas une forte activité dans les secteurs de logement et de bureaux. Par ailleurs, le tassement du crédit à des intermédiaires ont également affecté le secteur immobilier (donc une moindre pression foncière dans le Sud ouest de l'Angleterre).

En ce qui concerne le Kent, l'impact escompté du tunnel a été au deçà des prévisions du départ. Cependant, la crise de l'immobilier qui en a subi le Sud de l'Angleterre cache peut être des mutations et des effets bénéfiques sur les marchés fonciers qui sont loin d'être examinés dans le détail dans le cadre de cette étude.

II Les tendances lourdes des marchés fonciers sur le littoral du Nord-Pas de Calais : l'exemple des terrains pour l'habitat individuel

II.1. TENDANCES LOURDES DES MARCHÉS ENTRE 1975-1981 ET 1987-1989

En prenant en compte l'homogénéité des données sur le foncier de chaque bassin d'habitat du département du Pas de Calais (quatre au total), nous analysons ici le marché pour la construction des maisons individuelles (le plus répandu du littoral). Ensuite, nous dégageons les traits lourds en comparant, d'abord, les quatre bassins⁵⁹ d'habitat du Littoral (BH de Calais, BH de Boulogne, BH de la Côte d'Opale et BH de Saint Omer) et les diverses catégories d'espaces territoriaux du littoral (cf. typologie employée, index).

Pour Dunkerque, malheureusement, on ne dispose pas de données pour la série 1975-81; ainsi une comparaison entre 1975-1981 et 1987-89 s'avère impossible.

Repères démographiques des quatre bassin d'habitat du littoral

D'abord, quelques remarques sur les aspects démographiques des quatre bassins d'habitat examinés ci-dessous. Nous avons procédé à un classement des bassins d'habitat en prenant en compte les limites de chaque bassin en 1975. Ensuite, nous avons remanié le nombre de la population afin de garder les mêmes critères de chaque bassin (BH) pour

⁵⁹En termes de surface, les quatre bassins d'habitat sont relativement similaires à l'exception près du BH de Boulogne (presque 30% de la surface totale des quatre bassins).

les deux périodes comparées : 1975 à 1981 et 1987 à 1989. En particulier, le cas du BH de Calais est éloquent : pour la période 1987-89 la population de 6 communes au nord-est de Calais (Oye Plage, St. Omer Capelle...) a été rattachée au BH de Dunkerque ; cependant, ici la population de ces 6 communes (totalisant 11.519 habitants en 1982 et 11.908 hab. en 1990) est rajoutée au BH Calais. Il est donc essentiel de savoir que la population de l'ensemble de ces 4 bassins d'habitat peut varier par rapport aux chiffres de population cités par ailleurs⁶⁰. Il faut donc tenir compte de cette différence lorsque l'on traite les données démographiques suivantes :

**Comparaison démographique de l'aire étudiée
en utilisant les critères de 1975***

(1975 1982 et 1990)

Bassin d'habitat selon les limites de 1975	1975	1982	1990
de Calais	140 500	136 200	140 700
de Boulogne	157 700	149 300	148 700
de la Côte d'Opale	54 600	59 900	60 200
de St. Omer	78 500	85 000	85 300
Total (zone étudiée)	431 300	430 400	434 900

*Cf. notes de bas page pour les précautions d'ordre méthodologique. Il s'agit de chiffres arrondis.

Selon ces données présentées ci-dessus, la hiérarchie n'a pas été bouleversée : les bassins de Boulogne sur Mer et Calais devancent les deux autres bassins dans le temps. Entre 1975 et 1982, les bassins d'habitat de Calais et Boulogne ont eu un poids prédominant car l'addition de leur population respective est supérieure à 60% de l'ensemble dans les trois dates du recensement. La situation se répète entre 1982 et 1990.

Par ailleurs, l'ensemble de la population des bassins d'habitat de Côte d'Opale et celle du BH de St. Omer représente un tiers (30 à 34%) en population en 1982 et en 1990.

On pourrait également examiner l'évolution démographique depuis 1975 ; en prenant les délimitations de l'année 1975, l'évolution démographique fait apparaître que :

— le bassin d'habitat de Calais -selon sa délimitation de 1975- voit sa population décroître d'environ 4300, soit un taux négatif de 0,45% par an entre 1975 et 1982; tandis que cette même aire enregistre une croissance

⁶⁰On est conscient de ce problème méthodologique car pour 1990, la population de chaque bassin était de : 128 800 personnes (B.H. de Calais); 148 700 (B.H. de Boulogne); 60 200 (B.H. de Côte d'Opale) et 85 300 (B.H. de St. Omer) cf.op.cit, *J. Defrenne Les Marchés foncier du Littoral Nord- Pas de Calais de 1987 à 1989.* p.7

d'environ 4500 personnes, soit un taux de variation annuel de 0,35% entre 1982 et 1990.

— le bassin de Boulogne -selon sa délimitation de 1975- constate un déclin de plus de 8.000 habitants entre 1975 et 1982 avec une variation annuelle de -0,76%; de plus, cette aire perd également 600 personnes entre 1982 et 1990, soit un taux de variation négatif annuel de 0,05%;

— Quant aux bassins de Côte d'Opale et St. Omer, selon les délimitations de 1975, le premier enregistre une progression de 5300 personnes en termes absolus, soit une progression de 1,4% par an entre 1975 et 1981; le deuxième observe un gain de 6500 personnes en termes absolus, soit un taux de 1,2% par an. Pour la période 1982 et 1990, la population dans ces deux bassins se stabilise : la variation annuelle est de 0,06% pour le premier et de 0,04% pour le deuxième.

Rappel de la notion bassin d'habitat

Avant d'effectuer une comparaison rétrospective, il est nécessaire de se rappeler la notion souvent utilisée : c'est-à-dire celle de bassin d'habitat⁶¹. Cette notion se définit comme étant l'aire (ou regroupement) de localisations résidentielles des ménages qui "consomment les services urbains (écoles, santé, consommation de biens, services cultures...) offerts sur ce même territoire dont ils ont besoin dans leur vie quotidienne"⁶². La forte intensité d'échanges de biens et de personnes en est sa caractéristique majeure; le bassin d'habitat vise à intégrer la notion de périmètre et celle de typologie d'espaces qui vont ensemble permettre de caractériser l'aire concernée, de suivre et de mesurer son évolution dans plusieurs domaines tels que l'aménagement, l'habitat, le foncier, l'emploi etc...

Des experts fixent le contour de chaque BH en tenant compte des changements structurels dans le temps⁶³. En outre, cette délimitation à dire d'experts s'appuie amplement sur les méthodes conceptuelles d'unité urbaine élaborées par l'INSEE.

En conséquence, les travaux engagés depuis les années 70 dans le Nord-Pas de Calais en matière d'observation foncière permettent d'analyser ces quatre agglomérations selon une méthodologie homogène

⁶¹ Cf. "Une Analyse d'un territoire : Le Bassin d'Habitat" (J. Defrenne) in *Ville et Statistique*, Actes de la journée d'étude du 1er décembre 1992 N°10, Février 1993.

⁶² Idem.

⁶³ Il est évident que les délimitations ont évolué dans le temps (les contours des 4 bassins étudiés ont été changés entre 1975 et 1990).

tant pour les années 1975-81 que pour la période 1987-89. En effet, nous allons effectuer une série de comparaisons d'un marché représentatif des marchés fonciers du littoral; le marché des terrains de l'habitat individuel dans quatre sur cinq bassins d'habitat du littoral.

II.1.1. MARCHÉ FONCIER DE LA MAISON INDIVIDUELLE : LA FILIÈRE INDIVIDUELLE OU LE MARCHÉ A

Définition du marché A des marchés fonciers du littoral

Ici on s'attache à examiner le marché des terrains pour la construction des maisons individuelles. Cette définition a été souvent utilisée pour l'étude du foncier dans le Nord-Pas de Calais.⁶⁴ On appelle également ce secteur le marché A. Ce marché A se décompose en deux sous-marchés :

- Marché A1 : mutations sur les parcelles immédiatement constructibles vendues par des particuliers, hors procédure lotissement (sans réalisation d'équipements complémentaires).
- Marché A2 : mutations sur les parcelles immédiatement constructibles issues de lotissement. Ces terrains à bâtir prédominent sur le littoral depuis fort longue date. En revanche, le poids du segment du marché (B) dit "opérateur immobilier"⁶⁵ est moins important par rapport au marché A.

Caractéristiques du marché des terrains d'habitat individuel

Concernant les 4 bassins d'habitat du littoral du Pas de Calais (Calais⁶⁶, Boulogne, Côte d'Opale, St. Omer), les mutations foncières pour la construction des maisons individuelles représentent 80% (c'est-à-dire 2404 sur 3006)⁶⁷ sur la période 1987 à 1989.(cf. tableau "Répartition de mutations du marché foncier 1987-89")

Lorsqu'on examine ces quatre bassins d'habitat, le tableau suivant montre les usages possibles par mutation et leur poids relatif pour la période 1987-89. La filière des terrains pour l'habitat individuel occupe la première place (80%) en distançant largement les autres catégories d'usage.

Par ailleurs, la part des surfaces ayant été mutées pour l'habitat individuel est d'environ 50% en moyenne pour la période 1987 - 1989. Cela

⁶⁴Définition déjà utilisée dans les travaux de Marc Kaszynski cf. annexe.

⁶⁵Le segment "marché B" existe et se divise à son tour en deux sous-marchés : mutations sur les terrains partiellement équipés destinés à être lotis ou construits (permis groupés) et mutations entre opérateurs fonciers (ou aménageur) ayant réalisé l'équipement des terrains et promoteurs.

⁶⁶ On attribue 7% de plus afin de lui donner une place proportionnelle aux valeurs mesurées lors du découpage de 1975-81 : cela correspond aux 6 communes de plus, rattachées au BH de Dunkerque en 1987-89.

⁶⁷ On a enregistré 1288 mutations sur le BH de Dunkerque entre 1987-89.

étant dit, ce pourcentage peut varier : 44% pour le BH de Calais, 45% pour le BH de Boulogne, 49% pour le BH de la Côte d'Opale et 50% pour le BH de St. Omer.

Répartition de mutations du marché foncier

1987-89

(en pourcentage)

Destination du bien	4 BH du littoral	%
Agricole		0,3
Revente		1,1
Industrie/artisanat		2,4
Habitat collectif		1,0
Maison individuelle	2 403 ha (p.m)	80,0
Equipements publics		2,8
Commerces/bureaux		3,1
Autres		9,3
Total	3006 ha (p.m.)	100

Source : Les marchés fonciers du littoral Nord-Pas de Calais de 1987 à 1989, DRE Nord-Pas de Calais, janvier 1992.

Si l'on examine le poids de la filière "individuelle" dans les années 70, les achats fonciers pour la construction d'une maison individuelle sont prédominants. La nature du marché des terrains pour des maisons individuelles paraît constante pour la période 1975-1981 : une présentation rapide de ce marché dit "marché A" des 4 BH étudiés ici montre que l'habitat individuel représentait 90% des mutations sur la période 1975-81. De plus, l'importance de la surface mutée est également conséquente : 53% du total (cf. ci-dessous).

Le marché de l'habitat individuel dit marché A

de 1975-81

(en pourcentage du total)

4 Bassins d'habitat du littoral

Marché de l'habitat individuel (de particulier à particulier) ou Marché "A"	
- 6715 mutations sur la période 1975-81	90% du total
- 901 Ha sur la période 1975-81	53% du total

Source : op. cit. Marc Kaszynsky, 1981.

II.1.2. COMPARAISON DES INDICATEURS DU MARCHÉ FONCIER "A" DANS LES 4 AGGLOMÉRATIONS DU LITTORAL

II.1.2.1. Transactions et surface par bassin d'habitat

Répartition des mutations du marché A

pour l'aire étudiée

Période	1975-1981	BH. Calais	BH Boul	BH CoP	BH St. Omer	Total de 4
mutations par BH (poids relatif en %)		1596 24%	1812 27%	1891 28%	1416 21%	6715 100%
<hr/>						
Période	1987-1989					
mutations par BH (poids relatif en %)		656 27%	695 29%	576 24%	476 20%	2403 100%

Source : op. cit. Marc Kaszynsky, 1981 et Jacques Defrenne op. cit.

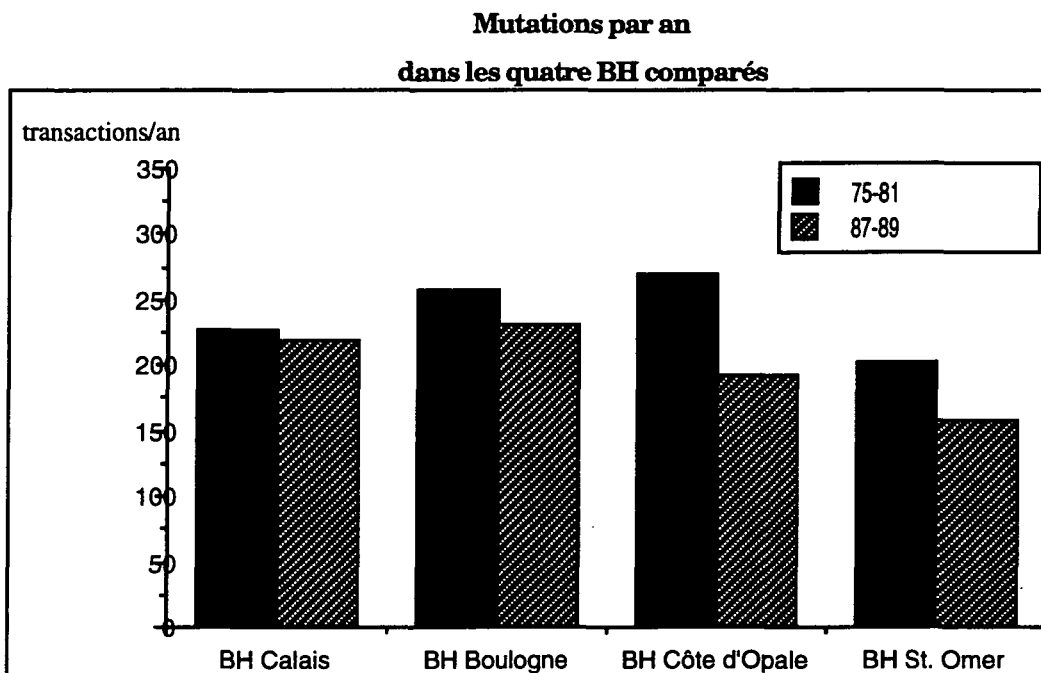
Répartition du volume du marché A en termes de surface pour l'aire étudiée

Période	1975-1981	BH. Calais	BH Boul	BH CoP	BH St. Omer	Total de 4
surface totale échangée (Ha)		207,6	243,1	245,4	204,9	901
<hr/>						
Période	1987-1989					
surface totale échangée (Ha)		83,4	92,2	99,4	67,7	343

Source : idem.

Les mutations observées et la surface totale mutée du marché A sont présentées ci-dessus. En se basant sur le poids relatif de chaque BH, la structure de ce marché met en exergue quelques constantes pour les deux périodes (de 1975 à 1981 et de 1987 à 1989) : Calais, Boulogne et la Côte d'Opale dominent en termes de nombre de mutations (d'un quart chacune, quoique la Côte d'Opale perd cependant 4 points entre les deux périodes). En revanche, le BH de Côte d'Opale a perdu 4 points pour 1987-89; le BH de St. Omer ne dépasse pas la barre de 22% dans les deux périodes.

Sans oublier qu'il s'agit des deux périodes distinctes (une période de six ans contre une période de trois ans), il est intéressant de comparer les variations annuelles pour les mutations et pour la surface échangée lors d'un acte de vente/achat.

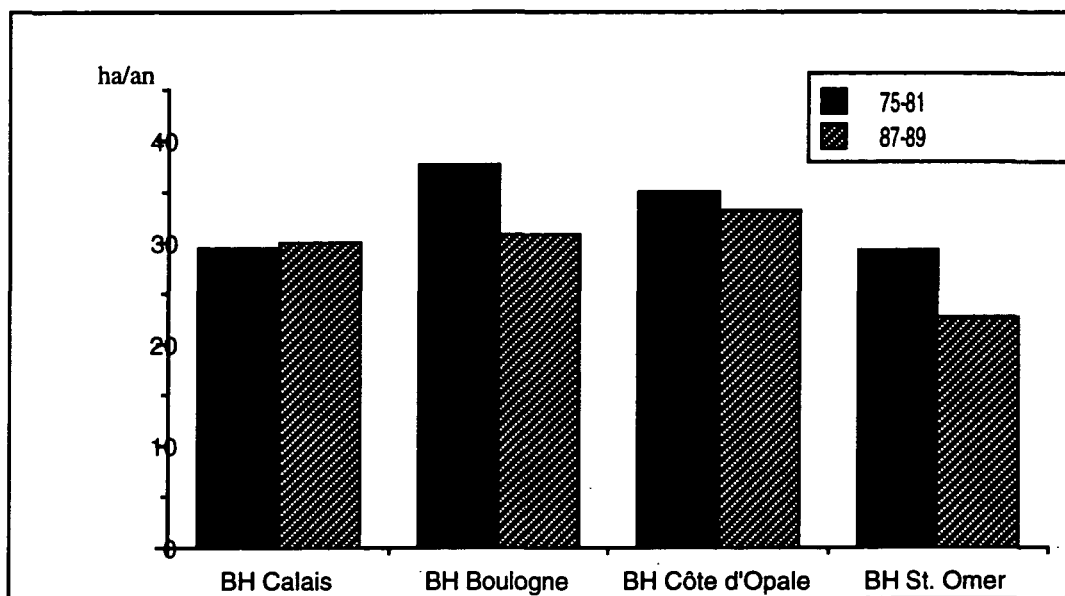


Source : idem.

Ramenées au nombre annuel de mutations, le graphique ci-dessus montre que les mutations tendent à décroître dans le période 1987-1989 par rapport à 1975-1981 : c'est le cas de tous les quatre bassins d'habitat (-16% en moyenne pour les quatre bassins d'habitat); de plus, entre les deux périodes, la chute est forte dans les cas du BH Côte d'Opale et du BH de St. Omer (-30% et -21% respectivement).

Quant à la surface mutée, le graphique suivant donne quelques éclaircissements.

Surface totale échangée
dans les 4 BH comparés
(moyenne par an)



Source : idem.

Enregistrée au rythme annuel moyen, un déclin de la surface mutée est observé entre ces deux époques : -12% en moyenne pour les quatre BH.

Ainsi, une tendance vers la baisse se profile :

- la baisse est importante dans le cas du BH St. Omer (-23%) et celui du BH de Boulogne (-18%).
- la chute est un peu atténuée dans le cas des BH de Calais (-6%) et de Côte d'Opale (-5%).

--

Ainsi, les résultats de la comparaison des mutations et des surfaces échangées entre ces deux périodes (1975-81 et 1977-89) permettent de tirer une double conclusion avec quelques nuances :

- le marché des terrains pour la construction des maisons individuelles a connu un déclin relatif en nombre de mutations entre les deux périodes comparées;
- en outre, trois BH sur quatre reculent une baisse conjuguée de mutations et de surfaces échangées (cf. graphiques ci-dessus).

II.1.2.2. Surface moyenne par lot

Ce dernier indicateur serait incomplet si on ne présentait pas une comparaison de l'évolution des surfaces moyennes. En effet, ce marché des lots pour la construction de maisons individuelles se caractérise également par une relative stabilité en termes de surface moyenne de l'aire étudiée : entre 1300 m² et 1400 m² par lot selon le bassin d'habitat (cf. ci-dessous) Seul le bassin de Côte d'Opale enregistre une augmentation de l'ordre de 33% entre les deux périodes examinées.

Surface moyenne du marché de l'habitat individuel pour l'aire étudiée

		(en m ² par lot)			
Période	1975-1981	BH. Calais	BH Boul	BH CoP	BH St. Omer
		1300	1340	1300	1450
Période	1987-1989				
		1270	1325	1725	1422

Source : op. cit. Marc Kaszynsky, 1981 et Jacques Defrenne op. cit.

II.1.2.3. Prix moyen au m²

Quant au contraste de prix⁶⁸ entre ces deux périodes, le tableau ci-dessous présente les prix moyens corrigés (indice de l'inflation) par bassins d'habitat :

Prix moyen des terrains pour l'habitat individuel pour l'aire étudiée (F/m² TTC en francs de 1992)

	BH Calais	BH Boulogne	BH Côte d'Opale	BH St Omer
1975-1981 moyenne	107	115	116	77
1987-1989 moyenne ⁶⁹	129	147	122	114
Variation du prix moyen (%)	+20%	+28%	+5%	+48%

Source : DRE Nord-Pas de Calais, janvier 1992.

⁶⁸ TTC.

⁶⁹ La moyenne pour Calais varie par rapport à la moyenne de l'étude effectuée par J. Defrenne op.cit : 113 F/ m² contre 117 F/m² en francs courants. après une pondération, Elle s'explique par une pondération afin d'inclure les 6 communes (moyenne de 87 F/m² en francs courants) au BH de Calais .

Pour chaque période considérée, les prix TTC observés indiquent une hétérogénéité des prix : d'abord en 1975-81, le prix moyen de la Côte d'Opale est supérieur à ceux des trois autres bassins d'habitat, en particulier à celui de St. Omer (différence de l'ordre de 40 F/m² entre ces deux BH). En revanche, c'est Boulogne qui devient le bassin le plus cher dans la période 1987-89 (147 F/m² contre 129 F/m² à Calais, 122 F/m² à la Côte d'Opale et 114 F/m² à St. Omer). Enfin, la dispersion de prix reste importante dans les deux périodes. Ce phénomène se conjugue avec une évolution contrastée des prix pour chacun des bassins d'habitat.

Entre les deux périodes observées, l'augmentation des prix varie selon le bassin d'habitat :

- la Côte d'Opale : le prix moyen monte légèrement de 5%.
- Calais : on enregistre une augmentation de 20% du prix moyen.
- Boulogne : le prix moyen augmente de 28%.
- St. Omer : les prix se sont accrus de presque 50%.

Bien qu'il soit difficile de manier ces chiffres, en comparant les deux moyennes en valeur constante (105 F/m² contre 129F/m²)⁷⁰ pour les 4 bassins d'habitat étudiés, on constate également une certaine stabilité des prix : +19% en plus de 10 ans, soit au rythme annuel de 1,4% environ de progression. On peut donc avancer que les marchés fonciers dans le littoral du Nord - Pas de Calais sont peu concernés par une flambée des prix tel que on l'a observé en Ile de France et dans quelques villes de province (cf. I.3.2.1.)

II.1.1.2.4. Prix moyen à la parcelle

D'abord, une première remarque sur la taille moyenne des parcelles pour chaque BH et leur évolution entre ces deux périodes. (cf. tableau ci-dessus "surface moyenne du marché de l'habitat individuel pour l'aire étudiée") Les chiffres montrent que la taille moyenne des parcelles augmente dans le cas du bassin de la Côte d'Opale (de l'ordre de 33%) tandis que trois agglomérations accusent une légère baisse de 1% à Boulogne, de 2% à St. Omer et d'environ 2,5% pour le bassin d'habitat de Calais.

⁷⁰ en francs de 1992 .

**Les prix des parcelles pour l'aire étudiée
selon les critères de 1975
(en Francs constants de 1992)**

	BH Calais (1)	BH Boulogne (2)	BH C.d'Opale (3)	BH St Omer (4)
1975-81	133100 F	149410 F	139160 F	108210 F
1987-89	193300 F	195500 F	211170 F	162770 F

Il s'agit des prix TTC

Source : op. cit. Marc Kaszynsky, 1981 et J. Defrenne op. cit.

Entre les deux périodes observées, les prix moyens des parcelles ont augmenté à la fois à la Côte d'Opale (+52%) et au BH de St. Omer (+50%) alors que dans le bassin de Calais cette hausse est de 45% et dans le bassin de Boulogne cette hausse s'élève à 31%.

Dans la période récente, les prix se trouvent dans une fourchette de 49 000 F contre une fourchette de 41 000 F en 1975-81, soit une variation de l'ordre de 20%.

Cette diversité de prix reste une constante entre les deux périodes observées. Cependant, il est nécessaire également de cerner les disparités en termes de prix entre les bassins d'habitat observés ci-dessus.

**Rapport des prix de parcelles
le bassin d'habitat de Calais et les autres bassins**

	(1/2)	(1/3)	(1/4)
1975-81	0,89	0,95	1,23
1987-89	0,98	0,99	1,18

Source : idem.

Si l'on compare le bassin d'habitat de Calais et les trois autres, il ressort que le rapport n'a guère varié entre Calais et la Côte d'Opale d'une part et Calais et St. Omer d'autre part. En revanche, le rapport entre Calais et Boulogne a changé : de 0,89 à 0,98. Ceci illustre un effet de rattrapage de Calais par rapport à Boulogne.

Rapport des prix de parcelles
le bassin d'habitat de Boulogne et les autres bassins

	(2/1)	(2/3)	(2/4)
1975-81	1,11	1,07	1,38
1987-89	1,01	0,92	1,20

Source : idem.

En deuxième lieu, l'écart entre le bassin d'habitat de Boulogne par rapport aux trois autres bassins semble se rétrécir. Entre Boulogne et Calais on observe le phénomène suivant entre les deux périodes étudiées : on passe de 1,11 à 1,01. Le rapport s'inverse également entre Boulogne et la Côte d'Opale (1,07 à 0,92) tandis que le recul est plus léger lorsque l'on compare Boulogne et St. Omer (1,38 à 1,20).

Rapport des prix de parcelles
le bassin d'habitat de la Côte d'Opale et les autres bassins

	(3/1)	(3/2)	(3/4)
1975-81	1,04	0,93	1,28
1987-89	1,09	1,08	1,29

En comparant le bassin de la Côte d'Opale et les trois autres bassins, on se rend compte que les rapports restent presque identiques sauf dans le cas du rapport entre la Côte d'Opale et Boulogne : 0,93 à 1,08 entre les deux périodes.

Rapport des prix de parcelles
le bassin d'habitat de St. Omer et les autres bassins

	(4/1)	(4/2)	(4/3)
1975-81	0,81	0,72	0,77
1987-89	0,84	0,83	0,77

Le rapport entre le bassin de St. Omer et les autres est quasi stable à l'exception près (cas de St. Omer et Boulogne). Ceci confirme la tendance générale de recul du bassin de Boulogne en termes de prix des parcelles.

En résumé, quant aux prix moyens des parcelles, les poids relatifs des bassins d'habitat restent stables à l'exception du bassin d'habitat de Boulogne par rapport aux trois autres bassins indiqués ci-dessus.

Enfin, on doit remarquer que les agglomérations du littoral n'ont pas connu la hausse constatée à Paris et dans les grandes villes⁷¹ entre 1978 et 1988 : en dix ans, les prix à Paris ont été multipliés par 3, les prix dans les grandes villes ont augmenté de 70%. (cf. I.3.2.)

II.2. UNE ANALYSE RAPIDE DES 4 CATÉGORIES D'ESPACES LITTORAUX : LE CENTRE, LA BANLIEUE, LE PÉRIURBAIN ET LES ZONES RURALES ET TOURISTIQUES

Ici, notre analyse s'appuie sur une démarche comparative d'espaces territoriaux, notamment la typologie déjà employée⁷² pour caractériser les agglomérations (bassins d'habitat) et pour cerner les types de marchés⁷³ du littoral. En simplifiant, quatre catégories -traditionnelles- ont été distinguées : centre, banlieue, zone périurbaine et zones ruralo-touristiques⁷⁴. A travers cette analyse, les quatre BH réunis comprennent 140 communes au total réparties ainsi :

- *catégorie 1* : le centre se caractérise par la densité du bâti et par l'importance de sa population; toutes sortes de fonctions au sens large du terme sont réunies : services administratifs, tertiaire et une forte activité économique.

- *catégorie 2* : la banlieue reprend toutes les catégories des banlieues (mixte, ordinaire, industrielle). Cette catégorie constitue un ensemble des zones bâties et non bâties qui dépendent du centre et/ou des pôles urbains pour une ou plusieurs de ses fonctions.

- *catégorie 3* : le périurbain se caractérise par son urbanisation en diffus; la forte progression des constructions est une des caractéristiques de cette catégorie (notamment des lots pour la construction de maisons individuelles).

⁷¹ Vingt-six agglomérations réparties en trois groupes : Paris, grandes villes et autres villes de province. Cf. *Etudes foncières* N° 50, mars 1991 p. 10.

⁷² Ces types de catégories se trouvent également dans le fichier IMO de la DGI et des comparaisons entre agglomérations ont été effectuées au cours des années 80 et 90 ; cf. R. Acosta, *Les Sources statistiques disponibles pour l'étude des marchés fonciers MELT-ADEF*, Octobre 1993 et Monique ARAV, *Manuel d'utilisation d'IMO*, STU, 1988.

⁷³ Le centre ville, la banlieue résidentielle, la banlieue ordinaire, la banlieue mixte, les pôles secondaires, le périurbain résidentiel, le périurbain ordinaire, le périurbain mixte, la conurbation industrielle, les zones touristiques (1 et 2) et les poches rurales avec une variante ruralo-touristiques.

⁷⁴ Cf. Annexe pour la liste détaillée des communes pour chaque BH analysés.

- *catégorie 4* : les zones ruralo-touristiques où l'activité économique est basée sur l'agriculture et le tourisme; en général, ce sont les communes non prises en compte par les trois autres catégories.

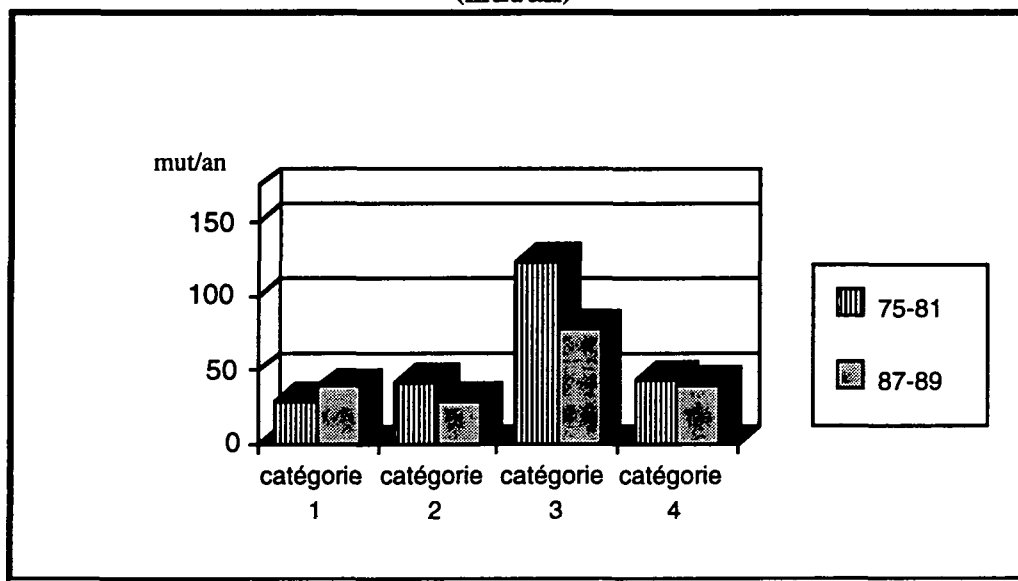
Nous avons procédé à une agrégation par catégories d'espaces territoriaux de deux volets : le nombre de mutations et le prix moyen. Ensuite, nous avons dégagé une moyenne de mutations et de prix -en francs constants de 1992- pour la série 1 (1975-81) et pour la série 2 (1987-89).

Marché de l'habitat individuel : transactions et prix par catégorie

En prenant le rythme annuel moyen de mutations et le prix moyen en francs constants par catégorie d'espace territorial, quelques comparaisons s'avèrent possibles entre les deux séries.

Cependant, l'indicateur des prix doit être considéré non pas comme un prix de marché mais comme un agrégat exprimant une tendance lourde du marché des terrains pour l'habitat individuel.

**Activité de l'habitat individuel par catégorie
selon les critères de 1975
(mut/an)**



- *catégorie 1* : le centre du bassin d'habitat
- *catégorie 2* : la banlieue du bassin d'habitat
- *catégorie 3* : le périurbain du bassin d'habitat
- *catégorie 4* : les zones ruralo-touristiques du bassin d'habitat

Ce graphe indique le contraste de l'activité au rythme annuel moyen par catégorie. Sur les 4 catégories comparées entre les deux séries (1975-81 et 1987-89), le nombre de mutations baisse considérablement dans les cas

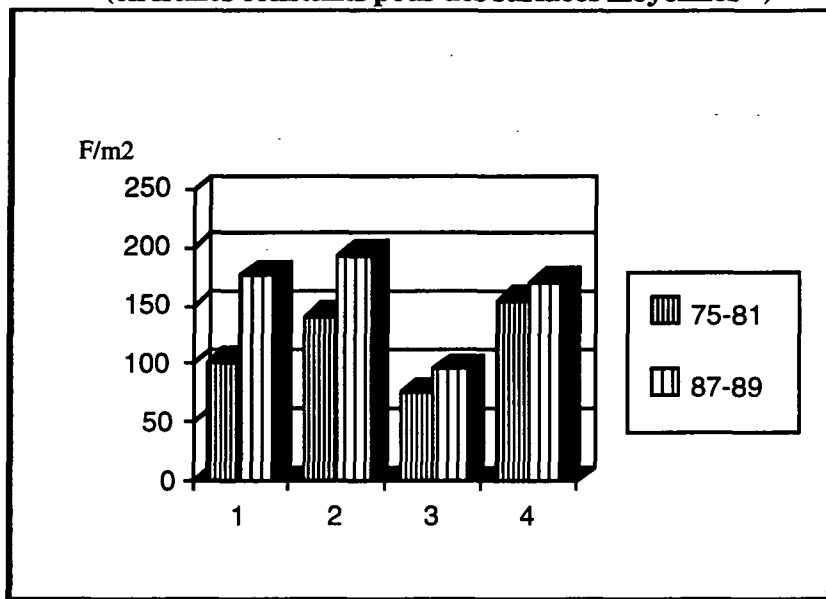
des catégories 2 et 3 (chute importante de -32% et de -37% respectivement entre les deux séries); tandis que la catégorie 4 présente une baisse relative de 10%.

Au contraire, seule la catégorie 1 (centre du bassin d'habitat) voit son activité augmenter sensiblement de l'ordre de 34% au rythme annuel entre les deux périodes examinées.

Enfin, de par sa faible activité, le marché des terrains de l'habitat individuel ou marché A a perdu un certain dynamisme : cette remarque concerne les catégories 2 (banlieue), 3 (périurbain) et 4 (ruralo-touristique).

**Marché de l'habitat individuel : tendance des prix fonciers par catégorie
selon les critères de 1975**

(en francs constants pour des surfaces moyennes⁷⁵)



- catégorie 1 : le centre du bassin d'habitat
- catégorie 2 : la banlieue du bassin d'habitat
- catégorie 3 : le périurbain du bassin d'habitat
- catégorie 4 : les zones ruralo-touristiques du bassin d'habitat

Entre les deux périodes (1975-81 et 1987-89), les prix ont suivi une tendance vers la hausse avec quelques nuances : l'ampleur de la hausse de prix foncier est marquante (+72%) dans la catégorie 1 (centre du bassin d'habitat) ; les deux autres catégories 2 (banlieue) et 3 (périurbain) sont

⁷⁵En ce qui concerne les surfaces moyennes, on utilise les statistiques du chapitre II.1.2.: la moyenne de l'ensemble des bassins est de 1340 m²/lot pour 1975-81 et de 1430 m²/lot pour 1987-89.

également caractérisées par des hausses importantes : +37% et 26% respectivement.

Un changement de hiérarchie s'opère entre les deux périodes. En matière de mutations, le périurbain reste en haut du classement avec le plus grand nombre de mutations. Entre 1987 à 1989, elle est suivie des catégories 4 (ruralo-touristiques) et 1 (centre) tandis que dans la période 1975 à 1981, le périurbain était suivi de la banlieue et de la catégorie ruralo-touristique.

Concernant les prix, les changements sont aussi importants entre les deux périodes : la place de numéro 1 va de la catégorie 4 (ruralo-touristiques) vers la catégorie 2 (banlieue); la deuxième place se déplace de la catégorie 2 (banlieue) vers la catégorie 1 (centre).

III Les tendances actuelles des marchés fonciers : une approche qualitative

Cette analyse à caractère qualitatif, effectuée à partir d'un questionnaire-type⁷⁶ auprès des responsables et des décideurs de l'urbanisme dans les communes⁷⁷, qui semblent être touchées par l'ouverture du tunnel, a pour but de prolonger les données quantitatives précédemment analysées et de les renouveler pour la période de l'après 1993. Trois points sont développés :

- 1.- Les marchés fonciers du littoral, les évolutions récentes dues au tunnel dans la zone proche de cette infrastructure.
- 2.- Le contraste en termes des prix des terrains à bâtir entre les communes proches du Tunnel et celles plus éloignées à l'intérieur des bassins d'habitat de Calais et de Boulogne.
- 3.- L'avenir du Littoral en analysant les enjeux fonciers après la mise en service du tunnel et de la rocade du littoral.

De plus, ce troisième chapitre vise un double objectif :
— compléter l'analyse faite pour les périodes précédentes.
— confronter les résultats de cette approche qualitative avec ceux des enquêtes ponctuelles (ex. Notaires).

76. Voir guide d'entretiens dans l'annexe.

77. Andres, Ardres Attaques Audruicq Balinghem Bonningues les Calais Brèmes Caffiers Calais Campagne les Guines Coquelles Coulogne Escalles Fiennes Frethun Guemps Guines Hames Boucres Landrethun le Nord Marck Nielles Nortkerque Nouvelle Eglise Offekerque Peuplingues Polincove Rodelinghem Saint Inglevert Saint Tricat Sangatte Wissant Zutkerque Wimereux Wimille Le Touquet Plage Oye Plage

III.1. LES TRANSACTIONS FONCIÈRES DEPUIS LES DÉBUTS DES GRANDS INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURE

III.1.1 LES TRANSACTIONS SUR LES TERRAINS À URBANISER

III.1.1.1. Les intermédiaires

Un phénomène d'anticipation⁷⁸ était apparu pendant la période de 1986 à 1989, se basant sur des promesses de vente (Coquelles, Sangatte, Fréthun, Wimille, Peuplingues, Bonningues lès Calais...). Des intermédiaires avaient cherché à se positionner sur le marché foncier local (Sangatte, Coquelles, Audresselles). Depuis cette époque, peu nombreux sont les nouveaux intermédiaires qui cherchent des terrains à bâtir (NA: terrains à bâtir pour des maisons individuelles, des bureaux, des activités de stockage).

Des intermédiaires britanniques et dans une moindre mesure les belges ont prospecté jusqu'en 1989 les marchés fonciers locaux : Fréthun, Wimille et dans les environs de Boulogne sur Mer. Le maire d'une commune rurale à vocation touristique dans le Boulonnais (Audresselles) a vu débarquer des intermédiaires britanniques avec un projet du golf tout ficellé qui n'a pas eu de suite.

Il y a eu très peu d'investissements touristiques qui se traduisent par des achats fonciers excepté au Touquet⁷⁹, au sud de Boulogne sur Mer.

Par conséquent, aucun investisseur (Britannique et /ou Européen), ni aucun "spéculateur" n'a fait aboutir sa démarche d'achat de terrains à bâtir. L'exemple de Fréthun est révélateur de la situation actuelle : un groupe anglais avait signé en 1989 une promesse de vente sur 38 ha. mais cette promesse a été résiliée sans que l'achat ait été réalisé (en 1993).

Depuis 1991, tous attendent le retour des intermédiaires et investisseurs potentiels qui reviendront quand les autoroutes et le tunnel seront effectivement opérationnels (vers 1994). La morosité économique ajoute à cet attentisme : Daniel Fauquet, secrétaire général de Marquise, souligne que les intermédiaires attendent⁸⁰ l'ouverture du tunnel avant de spéculer sur le foncier même à 20 minutes de celui-ci.

Aujourd'hui, le phénomène de prospection foncière reste très limité à une zone proche du tunnel. A défaut d'investisseurs britanniques, les

78. Mr GENF au service foncier de la ville de Boulogne s/Mer corrobore l'affirmation de Mr LOGIE à partir de l'observation ponctuelle des DIA.

79. Actuellement un projet touristique de 50 à 60 ha fait l'objet de négociations.

80. Il semblerait qu'il y ait deux exemples d'anticipations réussies : Espace promotion (50 ha à Coquelle) et 1 à Sangatte (3 ou 4 exemples).

démarcheurs français ont pris un peu le relais à Fréthun : des intermédiaires viennent de prospector les terrains disponibles pour le compte de la Société nationale immobilière (logement pour les fonctionnaires : i.e. douanes) qui s'est interrompue, puisque des problèmes budgétaires sont intervenus.

Des intermédiaires belges, par ailleurs, ont signé une promesse de vente pour réaliser un projet de complexe d'hébergement de 500 lits à WIMEREUX avec sa spécificité touristique. Cependant, on est loin d'aboutir à un contrat d'achat-vente afin d'activer les marchés fonciers du littoral.

III.1.1.2. Les utilisateurs finaux

La répartition des acheteurs est la suivante :

— les institutionnels : l'OPAC de Marquise, la SA HLM du NORD - PAS DE CALAIS (présente dans les 148 communes du NORD - PAS DE CALAIS), les SA immobilières (Fréthun, Wimille, Coquelles, Sangatte), la SNC (Coquelles, Sangatte, Fréthun). Les acheteurs institutionnels telle la SA d'HLM du Nord-Pas de Calais coopèrent avec les communes qui demandent des projets d'aménagement (500 logements à Calais par exemple).

— les particuliers : ce sont les acheteurs les plus nombreux (médecins, dentistes, cadres travaillant sur le Chantier et personnes qui cherchent à s'installer dans des maisons individuelles en périphérie de l'agglomération de Calais). Le tunnel a provoqué une certaine pression sur les résidences de haut standing, demande provenant des cadres⁸¹ travaillant sur le chantier. Cependant, ce marché est étroit... Ce constat va dans le même sens que celui fait par l'étude des "Marchés fonciers de 1987-1989" : 78% des achats dans l'ensemble NORD - PAS DE CALAIS sont effectués par des particuliers; en ce qui concerne le bassin d'habitat de Calais, il s'agit de 67% des achats.

III.1.1.3. Quels usages ?

Les achats de terrains sont effectués en vue des usages suivants :

- principalement le logement (principal surtout, secondaire presque inexistant);
- l'activité industrielle et/ou commerciale.

⁸¹. Mr. Devynck de la SA HLM du Nord-Pas de Calais pose la question "où va-t-on loger les cadres et les employés d'Eurotunnel à long terme ?

Ces remarques convergent avec les résultats des comparaisons menées entre les périodes 1975-81 et 1987-1989 qui démontrent que plus de 80% des transactions sont effectués à des fins de logement dans les bassins d'habitat du littoral (II Chapitre).

III.1.2. TRANSACTIONS SUR LES TERRAINS AGRICOLES

En ce qui concerne les achats de terrains agricoles, la structure de la propriété entre agriculteurs et non agriculteurs reste inchangée. Mais une restructuration semble devoir s'imposer car les contraintes (réduction des quotas laitiers, terres en friches) liées à la PAC auront des effets sur le foncier agricole : il faudra reclasser (à Sangatte) ou regrouper (à Fréthun) et/ou abandonner une partie sinon la plupart de la production agricole actuelle (Coquelles, Marquise, Audresselles⁸²). Ainsi, à Coquelles, où les activités agricoles sont en déclin depuis longtemps, 7 fermes sont encore exploitées mais pour combien de temps ?

En conclusion, pour le moment la structure de propriété des terrains agricoles n'a pas fondamentalement changée. Cependant l'évolution de l'activité agricole et ses conséquences sur le zonage des communes pourront amener à une augmentation des terrains achetables à des fins de construction (logements, activités économique diverses...), sur lesquels le tunnel pourra avoir un impact.

82. Trois agriculteurs sur 5 que compte la commune d'Audresselles offrent déjà des services touristiques aux Belges, Hollandais et aux Allemands.

III.2. ESTIMATION DES PRIX POUR LA PÉRIODE 1990-1993

III.2.1. NIVEAU GÉNÉRAL DES PRIX FONCIERS

III.2.1.1. Prix des terrains

Depuis que les travaux du tunnel ont commencé, les prix des terrains (mettons par exemple un terrain de 900 m²) n'ont pas augmenté. Au contraire, on assiste à un tassement, même dans les communes les plus chères (Coquelles et Sangatte). Aujourd'hui, c'est la stabilité des prix des terrains au niveau de ceux de prix 1987 qui est caractéristique. Bien que le faible volume des transactions rende difficile un traitement statistique des niveaux de prix, nos interlocuteurs ont pu observer des transactions (en périphérie des agglomérations de Calais et de Boulogne) aux prix suivants portant sur de maisons individuelles et de terrains :

Prix à dire d'expert
(terrains et maisons individuelles)
(FF de 1993)

Commune (min. du tunnel en voiture)	un terrain ⁸³ de 900 m ²	en FF/m ²	maison individuelle (état courant, neuf, 4 P)
Calais (5 min.)	150 000	120-200	450 000
Coquelles (-)	300 000	350	450 000
Fréthun (-)	150 000	-	325 000
Sangatte (-)	180 000 - 200 000	-	1 000 000
Oye Plage (25 min.)	120 000 - 140 000	-	-
Marquise (20 min.)	130 000	250	330 000
Guines (20 min.)	150 000	-	-
Audruicq (35 min.)	150 000	-	-
Audresselles ⁸⁴ (35 min.)	-	220	300 000
Wimereux (30 min.)	-	-	650 000
Wimille (30 min.)	120 000- 140 000		400 000-500 000
Wissant (35 min.)	-	300-500	900 000
Boulogne et ses environs (40 min.)	160 000	200	900 000
Dunkerque (45 min.)	270 000	-	450 000-500 000

Source : entretiens
menés par l'auteur

Bien qu'il soit prématuré de parler des résultats statistiques concrets, l'avis des acteurs du foncier et de l'aménagement peut nous renseigner d'une manière qualitative.

83. H.T. et Charge foncière comprise : VRD, électricité...

84. 1 hectare agricole peut être acheté à 25000 F dans l'ensemble des zones à caractère agricole.

En général, les prix n'ont pas augmenté depuis cinq ans et l'effet escompté des infrastructures sur les marchés foncier et immobilier semble avoir été quasi nul. Certes, la morosité économique n'entraîne pas une activité des marchés fonciers dans les bassins d'habitat proches du tunnel sous la Manche.

III.2.1.2. Tendances récentes : premiers enseignements sur les niveaux de prix

Les personnes rencontrées dans les différentes communes portent un certain nombre de jugements sur l'évolution, depuis 1987, du prix des terrains à bâtir. Tous soulignent l'ampleur de la crise immobilière généralisée et ses conséquences sur le foncier : pour la période 1987 à 1989, baisse des prix observés (ou affichés !) dans les marchés fonciers et faible volume des transactions.

Prix fonciers pour l'industrie et l'artisanat

<i>Projets d'aménagement</i>	<i>ha</i>	<i>Prix demandé (F/m² équipé)</i>	<i>usage</i>
Galerie de l'Europe ou Arlington (Calais)	36	-	commerces, loisir, hôtelier, convention center (échangeur A16 et A26)
Cité d'Europe (Coquelle)	31	-	commerce/loisirs près du tunnel
Marck	57	-	transport/zone de fret
Cherrydeal (Coulogne)	10	-	divers
Fréthun	90	-	activités tertiaires 35a 50ha(industrie/artisanat)
Parc d'entreprises Courtaulds	88	120F	industrie/services sur 3 communes: Coquelles, Calais, Fréthun
Guines	10	-	
Landrethun	5,5	40 F	divers
Les Attaques	6	73,5F	industrie/artisanat
Marquise	35	-	
Oye-Plage	20	75 F	
Rinxent	5	40 F	industrie/artisanat
Sangatte	5,5	45 F	
Calais dont	-		
Zone Marcel Doret	59	90F	industrie/artisanat
Zone de la Turquerie	120	-	divers
Zone du Virual	110	-	divers
Zone de la N. France	110	-	divers
Zone de Cailloux	14	-	divers
Zone de la Rivière Neuve	19	-	divers
Zone du Chemin Verte	35	-	divers
Zone du Parc Urbain du Fort Nietay	19	-	divers
ZI Dunes extension	110	118F	industrie légère
Z. de la Mivoix	60	-	divers
Calais international	80	-	divers
ZI du Beau Marais	1	65	divers
TOTAL	1137	prix*85	Source : idem. cf. infra ⁸⁶

⁸⁵Il est impossible de faire une moyenne de prix; cependant la fourchette se situe entre 40 F et 120 F

⁸⁶Entretiens et *Le développement économique du Calaisis dans la prochaine décennie*, CCI de Calais, 1992.

Interviewés, plusieurs acteurs qui consomment du foncier (la SA HLM⁸⁷, l'OPAC de Marquise et le Crédit immobilier parmi les plus représentatifs) sont formels: le foncier reste stable⁸⁸ en termes de prix et de volume depuis 1989.

En définitive, peu d'effets ont été constatés depuis cette date. Une carte (cf. document joint) portant sur les programmes de la S.A. HLM du Nord-Pas de Calais révèle que les programmes d'aménagement (maisons individuelles dans la plupart des cas) sont localisés sans rapport avec le tunnel: la situation foncière sur le Littoral a peu varié pour la filière immobilière qui aurait pu entraîner une demande de terrains à bâtir.

III.2.2. LES PRIX DES TERRAINS EXPROPRIÉS

III.2.2.1. Les expropriations

Les expropriations pour travaux d'utilité publique (i.e. les chantiers liés au tunnel) se sont, en règle générale, déroulées sans obstacles : rares ont été les cas d'expropriation avec jugement. Un arrangement avec un protocole a été trouvé entre les représentants des agriculteurs et les Domaines, grâce auquel personne n'a été "lésé".

III.2.2.2. Les prix à l'amiable

Les prix à l'amiable (FF courants) se sont établis comme suit :

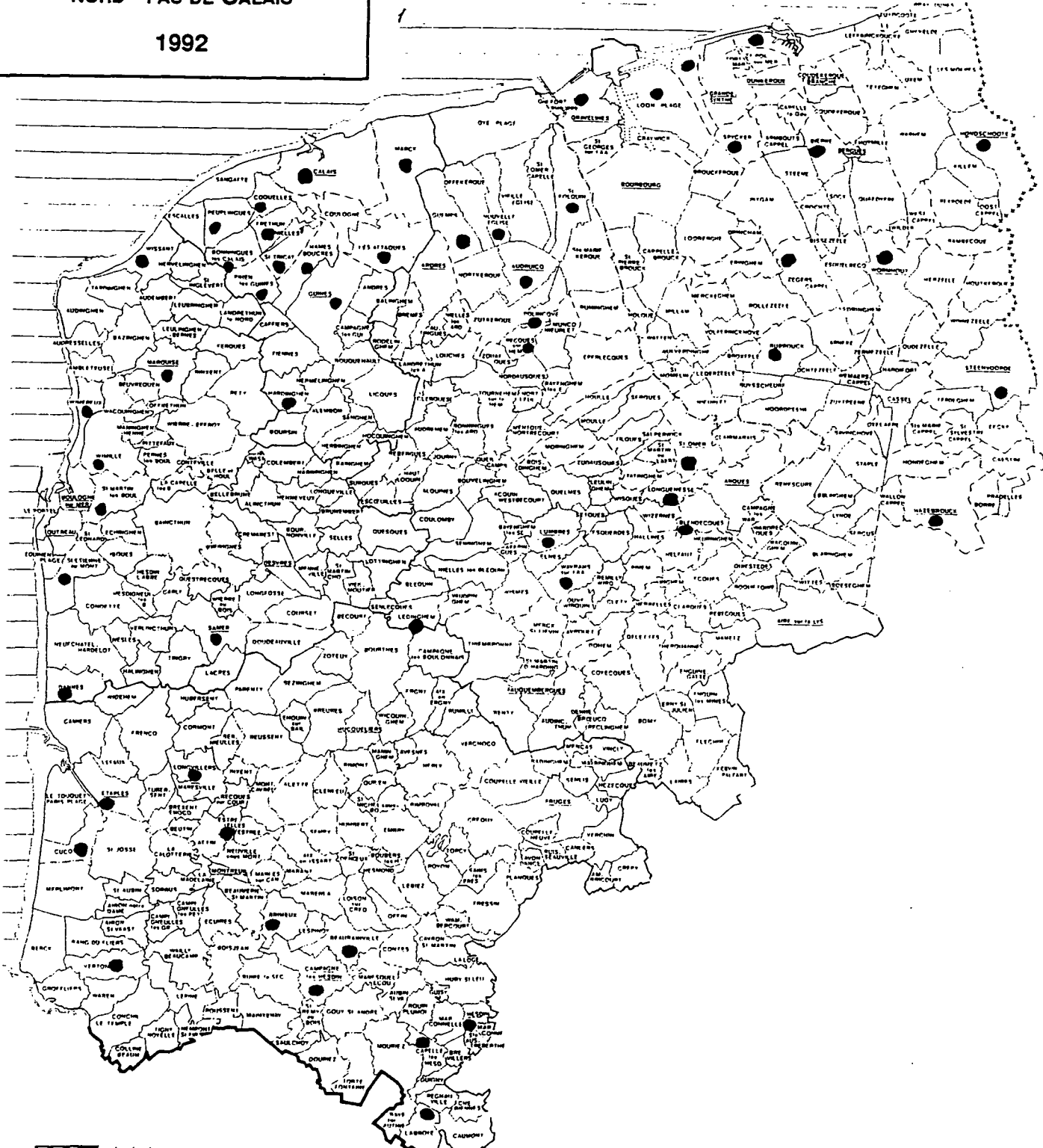
Commune	année / objet	1 ha de terre agricole	+ indemnité d'éviction (FF)
Coquelles	1968 et 1986 Z.A.D. tunnel		
Fréthun	1986 Tunnel (224 Ha)	25 000 F	30 à 40 000
Marquise		30 000 F	40 000 FF
Sangatte	1986 Tunnel (75 à 80 cas)		

Par ailleurs, on dispose de très peu de données concernant les prix après jugement: on a répertorié un seul cas de contentieux qui a fait l'objet d'une indemnisation après jugement dans une des 4 communes autour des deux ZAC Eurotunnel : cela semble être un fait négligeable.

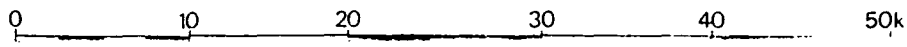
87. Cet organisme HLM, grand consommateur des terrains nus, utilise un "stock" roulant de 40 ha./an pour ces projets.

88. Propos de Mr DEVYNCK pour la SA HLM du Nord Pas de Calais et Mme HENNION du Crédit immobilier de Lille et des Pays du Nord.

PROJETS DE LOGEMENT SA HLM
NORD - PAS DE CALAIS
1992



SOURCE : ISEF CARTOGRAPHIE DRE



III.3. ARTICULATION ENTRE LA MISE EN ROUTE DES INFRASTRUCTURES ET LE FONCIER

III.3.1. CHUTE DE LA DEMANDE DE FONCIER

La demande foncière actuelle ne provoque pas véritablement une pression foncière. De plus, en raison de la conjoncture, les Anglais ne peuvent pas se permettre d'acheter même si le m² du foncier⁸⁹ est trois fois moins cher sur le littoral français que dans le Kent. Si l'on ajoute les problèmes techniques et financiers⁹⁰ liés au chantier, les investisseurs semblent vouloir attendre. Même la demande du foncier pour des grands projets (parcs technologiques, bureaux, centres commerciaux et locaux CASH & CARRY⁹¹....) est estompée là où on a vécu une courte période de surchauffe "foncière".

L'avis de plusieurs professionnels rencontrés souligne que la demande globale du foncier a chuté depuis 1987, selon le responsable de foncier et de l'aménagement au sein de la S.A. HLM de Nord -Pas- de Calais ⁹², de 50%: provoqué en grande partie par la réduction de financement public (PAP....). Il est difficile d'espérer un retour à un marché foncier favorable car pour le moment la pression foncière est faible⁹³, le coût pour équiper un terrain⁹⁴ requiert un investissement considérable de l'ordre de 250 F/m² (selon une fourchette de 200 à 300 F/m² avancée par nos interlocuteurs). Obtenir une plus-value foncière en sachant que le prix foncier dominant se situe à 120 F/m² viabilisé (Calais, site CAURTAULDS) est pour le moment exceptionnel.

89. N'oublions pas que la livre sterling a été dévalué de l'ordre de 20% en 1992 : les "produits" fonciers français sont donc devenus plus cher.

90. TML et Eurotunnel, les deux parties engagées dans un bras de fer juridique sur le problème du surcoût du chantier (évalué à 10 milliard de Francs) viennent d'arriver à un accord temporaire.

91. Phénomène récent de distribution faite par et pour les Anglais de passage à Calais : on vend de boissons (bière...) à un prix bon marché.

92. Mr Devynck, entretiens.

93. Voir la corroboration des autres renseignements disponibles comme l'*Enquête foncière et immobilière auprès des Etudes notariales de la Région Nord- Pas de Calais* de Janvier 1992 : Agglomération de Dunkerque (pression foncière=faible); celle de Calais (moyenne), celle de St. Omer (très faible); celle de Boulogne (faible); celle de la Côte d'Opale (faible)

94. Souvent de mauvaise qualité (marécageux) à Coquelles, à Fréthun, à Calais...

III.3.2. ACTIONS SUR LES OUTILS FONCIERS

"Nous contrôlons bien le foncier (avec des outils tel que le POS) et la commune n'éprouve pas le besoin d'être propriétaire"⁹⁵. Ce propos illustre le sentiment général sur ce volet. Deux explications peuvent être avancées : suivi du marché foncier local et base de négociation avec les aménageurs et promoteurs.

En ce qui concerne les outils fonciers, une diversité des situations existe : intercommunalité à 20 min. du tunnel (District du Marquise⁹⁶, Syndicat intercommunal d'études et d'aménagement urbain de l'agglomération boulonnaise composé de 80 communes), absence d'intercommunalité entre Calais et les communes environnantes et les cas d'intercommunalité par objectif (SIVOM...).

III.3.2.1. Implications sur les POS

Le tunnel semble avoir engendré une rapidité dans les procédures de modification et/ou révision des règles d'urbanisme. Les communes proches du tunnel ont toutes élaboré, modifié ou révisé leur POS selon un rythme varié⁹⁷. Ainsi:

- Coquelles : 4 modifications entre 1983 et 1988.
- Sangatte: depuis deux ans, le POS est élaboré par la commune, avec quelques retouches afin de créer de projets de Z.A.C.
- Marquise: une légère modification du POS est intervenue en 1991 (rocade A16) et une révision pour entériner le SD du District intercommunal en 1992.
- Fréthun: une révision du POS en 1993.
- Communes dans le Boulonnais : 15 communes ont effectué de modifications de leurs POS au cours de l'année 1993 pour mettre à jour les changements intervenus depuis peu; mais les changements dus au tunnel sont rares.

Il en est résulté des attitudes variées en termes de politique foncière à l'échelle de la commune :

⁹⁵. Michel NIEMANN à Coquelles

⁹⁶. Depuis 1972, le district de Marquise existe en comprenant 21 communes (20000 habitants en 1990).

⁹⁷ Cependant, le rythme de modification reste constant depuis les années 80 pour l'ensemble de l'aire étudiée (cf. SIDU : système informatique pour les documents d'Urbanisme, juillet 1992).

— quelques communes ont fait de réserves foncières. De plus, ces communes ne veulent pas "brader" les terrains à un bas prix vu la conjoncture.

— d'autres espèrent jouer ou veulent jouer la carte "tunnel", notamment les communes de Calais, Coquelles et Fréthun qui ont créé des ZAC à tout va.

Le POS est adapté au contexte du littoral afin de produire des terrains à bâtir (selon la plupart des interviewés).

III.3.2.2. Incidences sur le droit de préemption urbain

Le DPU semble être un outil privilégié de suivi sur le foncier dans les communes recensées car il leur permet, même si elles n'y recourent que peu, d'être au courant de l'ensemble des transactions réalisées : Coquelles (en 1989, mise en oeuvre sur 22 ha); Fréthun (en 1989 sur 12 ha); Marquise⁹⁸; Boulogne sur Mer...

Plus récemment (1991), Sangatte a adopté le DPU avec plusieurs objectifs : évaluer et suivre le marché foncier par l'intermédiaire des DIA; contrôler mieux les acteurs et intermédiaires du foncier (notaires et marchands de bien).

III.3.2.3. Effets sur l'évolution du nombre des permis de construire

Dans l'ensemble, le nombre de permis de construire reste stable depuis 1987, contrairement à l'idée qu'on pourrait s'en faire à cause du chantier Eurotunnel. Le tableau suivant établit une comparaison entre des communes caractéristiques de la zone étudiée :

Permis de construire autorisés

Commune / année observée	P.C. (maisons ind. et collectif)	Permis de lotir	P.C. bureaux commerces...
Coquelles (1992)	4 hors ZAC	0	30/an
Fréthun (1991-92)	24 par an hors ZAC	0	14/ an
Marquise (1991-92)	18 par an	2 (depuis 1987)	0
Sangatte (1991)	80 à 90 dont ceux de la ZAC Tunnel	1 (5 logements)	0
Wimille	50 par an	1	0
Adresselles	4 par an	-	0

source : entretiens

En ce qui concerne le nombre de permis de construire, "la situation à peu évolué" : elle est figée même dans les communes proches du tunnel selon Michel NIEMANN (à Coquelles).

98. En 1987, mise en oeuvre du DPU sur tous les terrains constructibles NA et aussi sur les zones UC.

III.3.3. PRODUIRE DES TERRAINS À BATIR

A la question : qui va payer la charge foncière?, les responsables de l'urbanisme répondent facilement que c'est au promoteur de couvrir les frais. Semblable à l'estimation générale en France, la charge foncière se situe aux alentours de 20 % à 30 % du prix du logement neuf. Mr Devynck⁹⁹ fait remarquer qu'avec une charge foncière de 20%, les terrains sont loin d'être bien équipés dans une zone littorale caractérisée par l'habitat en diffus (problème du réseau d'assainissement...) : un acheteur d'un lot équipé dépassant les 150 000 F dans le Calaisis est introuvable. En effet, c'est un seuil qu'il ne faut pas ignorer.

III.3.3.1. Comment assurer le financement de la surcharge foncière

Le phasage (terrain nu à terrain équipé) est complexe car les problèmes de financement sont difficiles à résoudre. Selon les critères des zones de financement du logement social (allant de zone 1 Paris Ile de France à zone 3 -moins dotée financièrement), la quantité des logements demandée ne correspond pas à l'offre car les coûts d'équipements sont forts sur le littoral : entre 200 et 300 Francs le m².

Calais	zone 2*
autour de Calais	zone 2
Fréthun	zone 3**
Caffiers	zone 2
Marquise	zone 3

* zone 2 comprend toutes les zones d'une agglomération de plus de 100 000 habitants.

** zone 3 inclut le reste du territoire (souvent périurbain ou rural).

La différence entre les zones 2 et 3 se traduit souvent par 40% des coûts supplémentaires pour équiper de terrains nus. Ainsi, nous pouvons constater de solutions ponctuelles de rechange : un cofinancement (Etat, région, collectivités locales et le privé) d'une pénétrante reliant le tunnel avec le site COURTIMMO.

III.3.3.2. Surmonter l'obstacle de financement des équipements

En conclusion, l'articulation entre maîtrise du sol et équipement ne se fait pas aisément : en effet, Michel NIEMANN, à Coquelles, affirme : "j'ai mené beaucoup de négociations pour le rond-point de la N.1 à la sortie du tunnel avec les gens Eurotunnel"; de son côté, le maire de

⁹⁹. Responsable foncier et aménagement au sein de la SA HLM de Nord-Pas de Calais.

Fréthun déclare : "l'alternative Z.A.C. dans ma commune (il s'agit d'une projet de commerces et bureaux près de la gare T.G.V.) est trop onéreuse", du point de vue financement des équipements.

III.4. ANALYSE DES TENDANCES ACTUELLES ET SON RAPPROCHEMENT AVEC LES TENDANCES LOURDES

III.4.1. L'ÉPHÉMÈRE "EFFET TUNNEL"

Depuis la période 1990-91, les Britanniques s'abstiennent de prospecter et d'investir. Le maxime "votre terrain nous intéresse" n'est plus d'actualité pour plusieurs raisons. Le marché est en régression: ceci se traduit par peu de transactions et donc il est aujourd'hui difficile d'évaluer le véritable niveau des prix fonciers.

Depuis 1987, l'effet tunnel s'est fait sentir du côté des promoteurs travaillant dans un périmètre précis, notamment dans les communes environnantes du tunnel: sans être exhaustif, on peut dénombrer une quarantaine de projets divers (zones d'activités, zones commerciales, zones mixtes -habitat et bureaux- et de loisirs) dans un rayon de 10 km autour du tunnel. Les projets se juxtaposent (voir le tableau ci-dessus III.2.1.2.) dans le Calaisis, tels la Cité de l'Europe à Coquelles (Eurotunnel), Arlington (Galeries Européennes à Calais), Promodès-Continent (Coulogne-Calais)...

III.4.2. ATTENTISME OU PROLONGATION DE LA PERIODE PASSEE ?

A la lumière des résultats de cette analyse dans son ensemble, une phrase anglo-saxonne ("*wait and see* ") résume bien l'état actuel des marchés fonciers près du Lien Fixe Transmanche, voire du Littoral : même certains décideurs de l'aménagement local près du tunnel ont adopté un comportement attentiste ¹⁰⁰. C'est le même comportement du côté investisseurs car ces derniers attendent que le tunnel soit ouvert

100. Par exemple, la Z.A.C. N° 2 pilotée par des collectivités locales est loin d'être achevée et pas seulement pour des raisons de politique locale.

avant de reconsidérer les marchés fonciers du Littoral. Depuis 2 ans peu d'effets sur le foncier ont été constatés. En conséquence, l'annulation des diverses "promesses" de vente et des projets de sites à caractère économique apparaît plus souvent que des actes de vente notariés.

Comparaison avec deux périodes précédentes

A travers cette comparaison, la tendance actuelle des prix semble être semblable à celles décelées pour les années 1975-81 et 1987-89 : d'abord, notre analyse (Chapitre II) montre une inertie en termes de volume (nombre de mutations) qui caractérise les marchés fonciers des quatre bassins (au rythme annuel de transactions tous reculent une baisse). Quant au prix, même si des nuances existent si on regarde par agglomération ou par catégorie d'espace territorial, le niveau de prix entre 1975-81 et 1987-89 reste faible et la tendance se caractérise par une progression modérée (variation entre 20% et 50% entre les deux séries examinées), ce qui signifie que l'écart entre les prix des grandes agglomérations (et notamment Paris) et ceux des agglomérations du littoral ne cesse de s'élargir.

Dans la durée, les marchés fonciers du littoral du Nord-Pas de Calais se caractérisent donc par une stabilité tant par le volume de mutation que par le niveau du prix. Ces tendances se prolongent et semblent se mêler avec une certaine atonie liée à la conjoncture actuelle (fin 1993).

La conjoncture des marchés fonciers selon les notaires¹⁰¹

Les enquêtes des notaires sur les marchés fonciers et immobiliers du Nord-Pas de Calais fournissent des analyses qualitatives qui convergent avec nos analyses des marchés fonciers du littoral et de la région du Nord-Pas de Calais jusqu'en 1993. Ce type d'enquête s'effectue depuis 1989 sous la base d'un questionnaire¹⁰². Elle a une périodicité annuelle. Le taux de réponse varie de 66% à 75%. Chaque année les résultats sont répartis en deux : résultats globaux pour toute la région et résultats pour l'ensemble des agglomérations dont Dunkerque, Calais, St. Omer, Boulogne et la Côte d'Opale.

Entre 1989 et 1991, les notaires notent que l'offre de parcelles en diffus est excédentaire pour les agglomérations du littoral dans le cas de

¹⁰¹ Enquêtes auprès des études notariales réalisées par la DRE Nord - Pas de Calais. En avril 1994, la 5ème enquête pour l'année 1993 fut publiée.

¹⁰² En 1992, cette enquête n'a pas été réalisée.

parcelles en diffus et en lotissement. Et depuis 1990, la situation a tendance à s'aggraver.

En matière de vitesse de commercialisation, l'avis des notaires est également pessimiste : en 1989, cette vitesse est considérée comme "normale" (selon le marché) dans 3 agglomérations sur 5; mais en 1991 elle est qualifiée de "lente" dans toutes les 5 agglomérations.

En matière de demande des terrains, l'évolution a été marquée par une baisse : la demande est particulièrement faible en 1991.

En conclusion, l'incertitude et le pessimisme résument bien les propos de notaires, malgré quelques améliorations de la conjoncture immobilière ici et là.

IV Perspective des marchés fonciers du littoral

IV.1. ENJEUX DES MARCHÉS FONCIERS

Sur le plan de l'urbanisme et de la politique foncière en particulier, les enjeux des marchés fonciers suscitent un débat qui est loin d'être clos. Le sentiment général des responsables contactés est que la commune (et non la Région ou l'Etat) doit garder le contrôle du sol, en se servant des outils fonciers disponibles : POS, DPU, ZAC.....,

En effet, la décentralisation des décisions est jugée plus efficace par nos interlocuteurs. On ressent une certaine réticence à renoncer à des prérogatives attribuées aux communes depuis la décentralisation. : l'intercommunalité n'est pas considérée comme la panacée (Mr. NIEMANN Coquelles : "on pense trop structures"; Lionel ROUILLON à Sangatte : "il faut avoir des projets qui correspondent à des nécessités locales"; Mr HOCHART, maire de Fréthun : "chacun des maires gère sa commune et ne pense pas céder ses privilèges").

En ce qui concerne l'intercommunalité, les petites communes de Calais perdraient de l'autonomie : taxe professionnelle, taxe d'habitation., taxe foncière...".

En dépit de différences de gestion communale, portant notamment sur la conception du rôle à jouer par la commune en termes de politique foncière, les points de vue de mairies "concurrentes" convergent : la politique foncière de surveillance sur les marchés doit être la prérogative de la commune. Le rôle de l'Etat et des régions ne devrait être que d'inciter les communes.

Le responsable de l'urbanisme de Sangatte a dénoncé les effets néfastes¹⁰³ de la loi Littoral en la qualifiant de fardeau excessif : celle-ci

103. "On ne peut rien toucher."

empêche les communes de mener une politique d'urbanisation en harmonie avec un souci écologique.

Cependant le District de Marquise fait exception. Il a amorcé une coopération intercommunale (20 000 habitants au total en 1990) en matière de fiscalité et de maîtrise du sol (élaboration du SD, mise en application d'un DPU depuis 1987 et bien sûr la mise en oeuvre des POS par rapport au SD).

Enfin, les enjeux fonciers ne se profilent que lorsque "le maire sait ce qu'il veut." Ainsi, l'objectif est de montrer aux professionnels de l'aménagement qui est véritablement l'interlocuteur public (i.e. commune). Il s'agit donc de contrôler plutôt que de détenir le foncier.

Il faut noter que ces remarques donnent une idée de l'ampleur du débat concentré sur les enjeux fonciers. Chaque acteur se positionne par rapport à son territoire (par ex. une commune), même si la taille de ce territoire peut empêcher un développement urbain cohérent à une échelle plus grande.

Ce débat englobe une série d'interrogations :

- Quelle maîtrise foncière ?
- Quelle planification à l'échelle de chaque agglomération et du littoral dans son ensemble ?
- Quelles mesures d'accompagnement du développement du littoral?

Avant d'apporter de réponses à ce type de questions, il faut se pencher sur les handicaps structurels du littoral.

IV.1.1. HANDICAPS STRUCTURELS

Structurellement, trois handicaps affectent la zone proche du tunnel :

— une faible intercommunalité (même si les pourparlers ont commencé entre une dizaine de communes touchant le site COURTAULDS); pour preuve, nos interlocuteurs avancement le retard considérable pris par la ZAC 2 du Tunnel. Pour le PDG de COURTIMMO, Mr Lemaire, ce fait se traduit par la difficulté à la fois pour mener des projets dans le Calaisis (croissance endogène) et pour attirer les investisseurs du foncier (croissance exogène).

- l'absence de matière grise (centres de R & D, universités, CNRS....).¹⁰⁴
- les conditions climatiques ne permettent pas d'attirer les vacanciers en grand nombre en provenance de la Grande Bretagne¹⁰⁵, de l'Allemagne et même les touristes français.¹⁰⁶

Cependant, les acteurs politiques et économiques du littoral ne souhaitent pas voir ce territoire considéré comme un "no man's land" mais, expliquent-ils, les retombées du tunnel (économiques, culturels, voire fonciers...) tarderont à se faire sentir (5 à 10 ans).

En revanche, cette zone a deux avantages majeurs par rapport aux grandes villes citées :

- c'est le point le plus proche de la Grande Bretagne (ce qui facilite les flux de passagers et de fret).
- une main d'oeuvre abondante et bon marché.

Ces avantages pèsent cependant peu par rapport aux handicaps structurels.

IV.1.2. TROIS FACTEURS-CLÉS DES MARCHÉS FONCIERS DU LITTORAL

Trois facteurs d'ordre conjoncturel se sont conjugués avec les facteurs structurels qui déterminent l'état des marchés fonciers sur le Littoral :

- la conjoncture : elle ne favorise pas une forte activité dans les secteurs de logement et de bureaux. Par ailleurs, le tassement du crédit aux intermédiaires a également atténué la pression foncière en France et en Angleterre.
- une offre suffisante, voire abondante du foncier; ceci se traduit par la quantité (40) des projets d'aménagement¹⁰⁷ de nature importante et par l'offre abondante des terrains pour lotissements, selon l'enquête des notaires ¹⁰⁸.
- un effet de concurrence effrénée entre les communes du littoral qui ont bénéficié de l'amélioration des infrastructures. En dépit du fait que les

104. Certes, l'université du Littoral, prévue pour la rentrée 1993, affiche des objectifs ambitieux dans ce domaine.

105. 56,8 millions d'habitants: 58% partent en vacances dont 32% à l'étranger et 7,5% en France (après l'Espagne); les Hollandais : 15 millions 70% en vacances; dont 47% à l'étranger (le Sud de la France=1ère destination); les Belges : 10 millions et 56% partent en vacances dont 37,5% à l'étranger et 20% en France.

106. Séjours de plus de 4 jours : 1,5 million en 1989 dont la plupart dans le Nord, mais pas nécessairement dans le Littoral.

107. Correspondant à 1137 ha.en 1991 selon le tableau p70; à titre comparatif .

108. Voir "Enquête foncière et immobilière auprès des études notariales de la région Nord - Pas de Calais " 1990 et 1991 , ORHA.

projets autour du tunnel prétendent se positionner par rapport aux projets comme Euralille (tertiaire, interconnexion TGV), Téléport à Roubaix, le "World Trade Center" dans l'agglomération de Lille, les parcs technologiques du KENT¹⁰⁹, des investisseurs potentiels préfèrent un site près de Lille, de Paris ou de Bruxelles, où les prix deviennent aujourd'hui convenables dès que le cycle de l'immobilier tend vers la baisse. Enfin, la concurrence entre Bruxelles, Londres, Paris et Lille¹¹⁰ n'a aucun rapport avec celle dans le Littoral du Nord -Pas de Calais.

Sur les marchés fonciers du littoral, les investisseurs sont peu nombreux, même si un épiphénomène de spéculation a été observé jusqu'en 1989. Depuis cette date, peu d'anticipation a été constatée. En outre, l'argument de prix (divisé par trois dans le Calaisis) est à double tranchant car l'acheteur se méfie du produit à bas prix. Même Arras semble être mieux placée économiquement (agro-industrie) et culturellement par rapport aux agglomérations proches du tunnel sous la Manche.

109. Le loyer pour un m² à d'usage industrie/artisanat dans le Kent se situe à 250 F/mois tandis que sur le site COURTIMMO il est de 160 F/mois.

110. Selon une étude récente faite par BOURDAIS, Lille est la première ville importante au débouché du tunnel avec un potentiel économique et culturel. Entretien avec Mr Duyck, CCI Lille.

IV.2. HYPOTHÈSES DE L'EFFET DES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS SUR LES MARCHÉS FONCIERS (À MOYEN TERME ET À LONG TERME)

Au fil de ce sous chapitre, nous considérons deux interprétations de "l'effet structurant" des infrastructures: soit l'idée répandue que les effets du transport (dans ce cas le tunnel et la rocade du littoral) sont bénéfiques en termes de dynamisme tant pour les marchés fonciers que pour l'économie en général est validée; soit que ces effets sont nuls¹¹¹ (ou faibles).

Va-t-on voir se prolonger la tendance lourde d'inertie des marchés fonciers du littoral au tournant du siècle ? ou au contraire, l'incidence des infrastructures mises en oeuvre va-t-elle provoquer un changement favorable dans la nature de ces marchés ?

Après avoir fait la lumière sur les tendances lourdes et sur la conjoncture qui affectent les marchés fonciers du littoral, nous exposerons les hypothèses les plus probables dans un horizon de 10 ans.

Dans cette dernière partie, une conclusion générale est esquissée. D'abord, nous expliquons les quatre hypothèses avancées et nous analysons les conditions qui doivent être réunies pour que ces scénarios deviennent possibles. En filigrane, nous insistons sur les inconnues (volonté politique à tous les niveaux !) en proposant des esquisses de réponses afin de mener une politique foncière adaptée à la nouvelle donne "tunnel". Ces conclusions tirées de notre étude permettront d'apporter une série de réponses concernant l'apparition de tensions sur les marchés fonciers et a fortiori immobiliers dans les espaces desservis par les nouvelles infrastructures. De plus, le phénomène des plus-values foncières a été examiné dans un cadre empirique où le Lien Fixe Transmanche offre les éléments de base afin de recenser ses effets induits sur les marchés fonciers du littoral.

¹¹¹Un article récent de Jean-Marc Offner met en garde sur les méfaits de la mystification scientifique des "effets structurants du transport" In *L'Espace géographique*, 1993, N°3 p.233-242.

IV. 2.1. QUATRE HYPOTHÈSES DE TRAVAIL ET LEURS IMPLICATIONS

Quatre scénarios probables seront considérés au long cette conclusion générale.

Le tableau suivant explicite les incidences qui pourraient apparaître afin de caractériser les changements induits par les infrastructures sur les agglomérations et les aires géographiques concernées. Les signes "+ = et -" sont utilisés.

**Développement respectif par secteur de 1994 à 2003
(la grille suivante : effet positif +; peu ou pas d'effet =; effet négatif -)**

	(1)	(2)	(3)	(4)
<i>Secteurs</i>				
Agglomération de Calais	+	++	=	-
Autres agglomérations du littoral	+	=	=	=
reste du littoral	+	=	=	=
Métropole de Lille (p.m.)	=	=	+	+

- (1) Développement polycentrique sur les agglomérations du littoral.
- (2) Développement monocentrique sur Calais.
- (3) Tendance "fil de l'eau".
- (4) Variante "effet négatif" du tunnel.

IV. 2.1.1. Scénario 1

Développement polycentrique sur les agglomérations du littoral (cf. tableau) qui entraînerait un réseau des villes; cette variante fait jouer un rôle prédominant à la rocade littoral. Ici, nous présupposons une double croissance économique et démographique.

Ce scénario entraînerait un effet positif (+) sur les 5 agglomérations du littoral. Il y aurait également un effet bénéfique sur le reste du littoral, qui serait réparti d'une manière homogène sans qu'il y ait de bouleversements dans la structure de la démographie et l'économie du littoral.

La croissance démographique provoquerait une demande supplémentaire de logements qui se traduirait par une forte pression

foncière. Celle-ci multiplierait le nombre de transactions et dans une moindre mesure les prix fonciers.

La conjugaison de l'effet rocade et de l'effet tunnel donnerait lieu à une éclosion économique ayant des effets multiplicateurs sur le nombre de création d'entreprises et les nouvelles implantations dans les domaines de services tels le transport, le tourisme...

Cet ensemble de facteurs permettrait l'accroissement de la demande foncière provenant non seulement des entreprises mais aussi des cadres et des employés. Ainsi, le marché de terrains du littoral se développerait-il tant en volume que sur le niveau de prix.

A l'échelle des agglomérations, l'émergence des pôles économiques complémentaires donnerait une image innovante et a fortiori nouvelle du littoral. Dunkerque se spécialiserait dans la production manufacturière; Calais axerait son économie sur les transports de voyageurs et de marchandises; Boulogne développerait ses activités dans la continuité (transformations de produits de pêche et tourisme); St. Omer favoriserait la cristallerie.

IV. 2.1.2. Scénario 2

Développement monocentrique caractérisé par une prédominance des effets positifs du tunnel, ayant comme bénéficiaire direct l'agglomération de Calais; en termes démographiques, un recentrage s'opèrerait sur l'agglomération de Calais tandis que les autres agglomérations constateraient une stabilité et/ou une perte d'habitants.

Cette hypothèse se traduirait par un contexte nouveau qui bénéficierait à Calais et à ses alentours (de Marck à la banlieue de Boulogne).

Sur le plan économique, c'est Calais qui profiterait le plus des retombées "tunnel et rocade"; mais il faut aussi envisager un frémissement économique à Dunkerque et dans une moindre échelle à St. Omer et à Boulogne.

Cette hypothèse suppose des mesures d'accompagnement (volonté d'intercommunalité et /ou la création d'un établissement public chargé de politique foncière sur cette zone). Il faudrait faire converger les points de vue des élus des petites communes et des élus de Calais. Des arguments ne manquent pas (cf. chapitre III). Il faudrait se fixer des objectifs à plusieurs volets : réussir la conversion économique du littoral, mener à bien la réalisation de la rocade A16 jusqu'au Amiens (et puis Rouen), accompagner le développement du tunnel sous la Manche et offrir des centres de formation.

Hormis ces ouvertures d'ordre politique, d'autres mesures seraient nécessaires afin d'apporter un souffle économique :

- une politique ayant comme objectif l'aide aux entrepreneurs (PME et PMI) qui se lanceraient dans des filières telles le tourisme, le transport etc...
- une politique portant sur le créneau universitaire, ce qui engendrait la création d'un pôle universitaire de haut niveau.

Ces éléments réunis conduiraient à un bouleversement des marchés fonciers aux alentours du tunnel. Sur le périmètre de Calais à Marck on pourrait ainsi voir émerger une forte pression foncière: il en résulterait une augmentation du nombre des mutations et une hausse des prix fonciers. Dans cette hypothèse, on verrait la création d'une communauté urbaine de Calais pour mener à bien les politiques présentées ci-dessus. Évidemment, cette hypothèse va à l'encontre de la tendance actuelle (peu ou pas d'initiatives afin d'élaborer une intercommunalité) dans l'aire géographique proche du tunnel.

IV. 2.1.3. Scénario 3

Cette variante dite "fil de l'eau" qui comporte une tendance similaire à celle constatée pendant les deux périodes étudiées (en gros, cette tendance lourde analysée dans le chapitre II se prolonge au tournant du siècle): un volume faible de transactions et un prix relativement bas pour l'ensemble du littoral.

Dans le cadre de la variante "fil de l'eau" qui suivrait la tendance lourde, nous supposons que les effets "tunnel" et ceux de "la rocade" sont neutres sur tous les angles (démographiques, économiques, etc...) : Calais comme pour les autres agglomérations du littoral ne bénéficierait pas d'un quelconque effet tunnel. (cf. tableau ci-dessus) En revanche, Lille et ses alentours attireraient des nouvelles activités économiques grâce aux retombés du tunnel.

Pour mémoire, on rappellera les caractéristiques des marchés du littoral :

- une stabilité de la demande foncière (de l'ordre de 60 ha/an/agglomération¹¹² à l'exception de Dunkerque, où la demande se situe plutôt aux environs de 150 ha/an);
- la faible activité en termes de nombre de transactions est une constante (par ex. pour la filière maison individuelle très représentative du littoral,

¹¹²Pour la filière maison individuelle, cette demande varie de 30 à 40 ha/an/agglomération.

le rythme annuel de mutations se situe aux alentours de 200 transactions/an/agglomération à l'exception de Dunkerque¹¹³); - l'évolution des prix fonciers se caractérise par une faible progression (cf. chapitre II); l'écart se creuse entre les niveaux de prix du littoral et ceux des autres agglomérations du pays (sans parler de Paris).

IV. 2.1.4. Scénario 4

La variante dite "effet négatif du tunnel" engendrerait une sorte de "no man's land" sur le territoire du littoral; c'est une hypothèse qui infirmerait l'idée répandue sur les effets positifs des infrastructures sur les marchés foncier et immobilier. Nous énonçons, contrairement à l'idée reçue, qu'il n'y aurait que des effets négatifs aussi bien démographique qu'économique ou foncier. En bref, on ne s'arrêterait plus en passant par le littoral du Nord-Pas de Calais.

Selon cette hypothèse, l'aire géographique proche du tunnel ne sort pas indemne de cette expérience "tunnel". A moyen terme, l'impact négatif se traduirait par une perte de population : la tendance démographique continuerait de chuter pour les agglomérations telles Boulogne (taux de variation annuel de -0.42% entre 1982 et 1990), Saint Omer (taux de variation annuel de -0.09% entre les même dates).

Cette tendance pourrait se confirmer dans les années suivantes si on n'observait pas un changement de la stratégie des entreprises en général.

Le développement économique serait également affecté. Sur la délocalisation d'unités de production, les entreprises actuellement sur le littoral pourraient être tentées de s'installer plus près des grandes villes comme Lille, Paris, Londres; à l'endroit où se trouve une grande concentration de consommateurs qui sont d'ailleurs plus nantis que ceux du littoral. En outre, l'équilibre entre les avantages et les inconvénients d'implantation d'entreprises de logistique et de transport a été modifié; cela veut simplement dire que la rupture de charge entre deux modes de transport (ici le camion et le ferry) n'est plus un critère d'implantation pour une unité de production. Quel argument peut-on avancer lorsque une usine voudrait s'installer à ARRAS (sans parler de l'étranger) plutôt qu'à Calais ou à Boulogne ?

Sur un autre registre, le changement important dans la mobilité des personnes et des biens après l'ouverture du tunnel induirait une perte

¹¹³ On a enregistré 429 mutations/an pour la période 1987-89.

sèche pour les acteurs économiques de Calais (manque à gagner en termes de recettes pour le port autonome, la municipalité...) et a fortiori pour les salariés : par exemple, sur un marché prévu de 27,4 millions de passagers en 2003, plus de deux tiers (environ 73%) emprunteraient le tunnel.

IV.2.2. SIGNIFICATION EN TERMES FONCIERS DES QUATRE SCÉNARIOS

D'abord, nous présenterons un tableau récapitulatif qui présente les implications sur le foncier en fonction des quatre variantes évoquées. A l'horizon 2003, nous dégageons les tendances des marchés fonciers en termes qualitatifs; ces marchés concernant les cinq agglomérations du littoral. Nous en déduisons également les territoires de pressions futures (à échelle d'agglomérations) et recommandations en matière de politiques foncière.

Nous utilisons à nouveau les signes "+, - et =" pour désigner les changements à venir. (cf. tableau)

**Incidences des infrastructures à long terme
sur les marchés fonciers du littoral selon 4 scénarios**

	agglomérations à pression foncière	recommandations
scénario		
(1)	les 5 agglomérations	1. adoption de schémas directeurs cohérents en termes fonciers 2. création d'une communauté urbaine à Calais englobant les communes de périphérie (Coquelles...) 3. création d'un EPF pour la maîtrise du foncier 4. mesures d'accompagnement (université...)
(2)	Calais	1. création d'une communauté urbaine à Calais 2. adoption d'un nouveau schéma directeur prenant en compte la donne tunnel 3. création d'un EPF pour la maîtrise du foncier
(3)	aucune agglomération	1. mesures pour atténuer les effets d'une urbanisation en diffus 2. création d'un district à l'échelle de l'agglomération
(4)	au contraire, moins values foncières sur quelques agglomérations	1. encourager les investissements pour attirer les entreprises (mesures fiscales...) 2. créer pôles de loisirs (Touquet...)

(1) Développement polycentrique sur les agglomérations du littoral.

(2) Développement monocentrique sur Calais.

(3) Tendance "fil de l'eau".

(4) Variante "effet négatif" du tunnel.

Selon le scénario 1, les 5 agglomérations pourraient faire face à une léger déficit à l'aube du siècle. La pression la plus important s'exercerait sur l'aire de Calais mais les autres agglomérations seraient également touchées.

Sous l'angle de la demande des terrains, deux types de pistes sont énoncées : il y aurait une demande en croissance dans le cas des scénarios 1 et 2 (conséquence directe de la demande en logements et en terrains pour les industriels...); mais il pourrait avoir une affaiblissement de la demande dans les scénarios 3 et 4.

Quant au prix foncier (charges foncières, lots pour l'individuel), les deux premières hypothèses (1 et 2) suggèrent que les prix augmenteraient. L'intensité et la fréquence de ces plus-values foncières, notamment dans une zone proche (0 à 25 km) du tunnel, seraient plus importantes que celles constatées dans les autres aires du littoral selon la variante 2.

Cependant, le scénario 4 souligne que les prix vont plutôt baisser. Il y aurait vraisemblablement de moins-values foncières dans l'ensemble du littoral. Entre les deux positions, la tendance actuelle l'emporterait dans le scénario 3.

En prenant en compte les volets économique, social et culturel, la pression foncière des 5 agglomérations du littoral se traduit par deux genres de conclusions. D'abord, les deux premières variantes font apparaître un avantage qui bénéficierait aux 5 agglomérations dans un cas (1) et à Calais uniquement dans un autre (2). A l'opposé, (3) et (4) ne supposent aucun effet positif dans le horizon 2003; il y aurait même des moins values foncières dans une sorte de territoire caractérisé par un "no man's land".

ANNEXES

Bibliographie

J. DEFRENNE "Une analyse d'un territoire : le bassin d'habitat" in *Ville et Statistique, Actes de la journée d'étude du 1er décembre 1992* n°10, Février 1993.

J. DEFRENNE *Les marchés fonciers du littoral Nord-Pas de Calais de 1987 à 1989*, DRE, Janvier 1992. 66 p.

Marc KASZYNSKI *Les marchés fonciers du Nord-Pas de Calais de 1975 à 1981*, Direction Régionale de l'Équipement du Nord-Pas de Calais, Novembre 1984.

Jean-Marc OFFNER "Effets structurants du transport" In *L'Espace géographique*, 1993, n° 3 p. 233-242.

Didier PARIS "Dynamiques régionales et internationalisation de l'espace économique : les pôles géographiques de l'exportation dans le Nord-Pas-de-Calais" in *Les nouveaux dynamismes régionaux*, Juillet 1989 n° 5. Cahiers du GDR 874 CNRS.

Chantal CHAPLAIN *Insertion de la dynamique transmanche dans le développement du Calaisis : Utopie ou réalité ?* Grenoble IUG 1990

Didier PARIS *Aménagement du territoire et perspectives de développement local autour du tunnel sous la Manche : Le littoral du Nord-Pas-de-Calais face au vent*. n° 9, Janvier 1992

Jane STEPHENS "les Américains investissent dans le Kent (trad.) Kent : The Américans touch down in Kent". *Immobilier & property*, n° 6, Janvier 1991

Albert DENVERS "Le tunnel sous la Manche. Une opportunité pour la conversion économique du Nord-Pas-de-Calais". *Bulletin économique du Hainaut* n° 47, 1987

Dominique COLLEWAERT "Le tourisme dans le Nord-Pas-de-Calais. Beaucoup de plein air et de passage". *Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais* n° 1 1986

Trois ports, un même porte pour l'Europe : Le littoral Nord - Pas-de-Calais face à son devenir CEPSGAR, Préfecture de Région Nord Pas-de-Calais, 1992, p. 105

Techniques et politiques d'équipement n° 87, Septembre et Octobre 1987, p.33 propos d'Etienne Schwarczer, directeur d'Eurotunnel.

Kent Property Market Reviews, 1990, 1991 et 1992

Kent Impact Study, 1990

Enquête foncière et immobilière auprès des études notariales de la Région Nord- Pas de Calais, ORAH 1991, 1992

Liste de personnes contactées

-Pascale DYUICK
CCI à Lille

-Claudine SIX - Crédit Foncier de France
Centre d'expertise foncière et immobilière
Délégation du Nord Picardie

-Mr LOGIE
Boulogen Développement

- Mr *LE GUILLO*
CEADEC (COMITE D'EXPATION DE CALAIS)
Calais

- MR STIVAL
Mairie de Coquelle

- Mr. RUYON
Mairie de Sanguette/Blériot

- Mr HOCHER
Mairie de Fréthun

- *Mr LECAS*
Mairie de Wimereux

- *Mr SAUVAGE*
Espace Naturel et Régional du Littoral Pas de Calais
Wimereux

- Mr FAUQUET
Mairie de Marquise
Service foncier et urbanisme

- Mr G. DEVYNCK
SA HLM du Nord Pas de Calais
Calais

- Mme HENNION et Mr SWYNGHEDAUW
Crédit immobilier du Nord
promotion immobilier dans le NPC
Lille

- *Mr LEMAIRE*
PDG de CORTIMO
site de 80 ha
dans la commune de Coquelle

- *M DESCHAMPS*
PROGEST à Calais

- *Mr SOURY*
ou Stéphan Brement

Eurotunnel Aménagement

-MM De VILLIERS et COUELLE

Espace promotion

commercialisation des terrains et des bureaux sur le site
Eurotunnel

- Joseph BANIAK

DDE de l'Arrondissement de Calais
responsable du foncier et de l'urbanisme

- Patrick MUREL

service urbain de Calais

- Mr CHAUMONT

CCI de Calais

- Mr DUPLACE

DATA Transmanche
Calais

- Julian DIPPER

KENT COUNTY COUNCIL
PLANNING

- Josselin FLORIN

agence d'urbanisme de Dunkerque

- Mr DUFLO

projet de l'agglomération de Boulogne

- Mr. de FONTAINE

directeur de la mission Côte d'Opal

**Typologie utilisée à partir des travaux de Marc Kaszynski
et de Jacques Defrenne**
**Catégories des bassins d'habitat du littoral : centre,
banlieue, périurbain et ruralo-touristique**

Les tableaux suivants montrent la répartition des communes et leur nombre total pour chaque bassin d'habitat .

Bassin d'Habitat de Calais		
catégorie 1		4
centre	Calais	1
pole urbain		
pole secondaire	Ardres, Audruicq , Guines	3
conurbation industrielle		
catégorie 2		4
banlieue résidentielle		
banlieue mixte	Coquelles, Coulogne, Marck, Sangatte	4
banlieue industrielle		
catégorie 3		36
périurbain résidentielle		
périurbain mixte	Andres, Attaques, Balinghem, Brèmes, Campagne les Guines, Escalles, Fiennes, Frethun, Guemps, Hames Boucres, Landrethun les Ardres, Louches, Nielles les Ardres, Nielles les Calais, Nortkerque, Offekerque, Zutkerque, Oye Plage, Polincove, Ruminghem, St. Folquin, Ste Marie-Kerque, St. Omer Capelle, Vieille Eglise, Saint Tricat,	18
poche rurale	Audembert, Bonningues les Calais, Caffiers, Havelinghen, Landrethun le Nord, Leubringhen, Peuplingues, Pihen les Guines, St Inglevert, Autingues, Nouvelle Eglise	7 11
catégorie 4		1
zone touristique -1		
zone touristique -2	Wissant	1
ruralo touristique		
	Total =	36

Bassin d'Habitat de Boulogne

catégorie 1		7
centre	Boulogne	1
pole urbain		
pole secondaire	Desvres, Samer, Wimereux, Marquise, Rixent, Longfossé	6
conurbation industrielle		
catégorie 2		7
banlieue résidentielle		
banlieue mixte	Equihen-Plage, Isques, Outreau, Le Portel, St. Etienne au Mont, St. Léonard, St. Martin les Boulogne	7
banlieue industrielle		
catégorie 3		25
périurbain résidentielle		
périurbain mixte	Ferques, Rety, Menneville, St. Martin Choquel, Condette, Dannes, Ambleteuse, Baincthun, Belle et Houlefort, Crémarest, Hesdin-L'Abbé, Pernes les Boulogne, Wimille, Wirwignes, La Capelle les Boulogne	15
poche rurale	Bazinhem, Beuvrequen, Conteville les Boulogne, Leulinghen-Bernes, Maninhen- Henne, Offrethun, Pittefaux, Wacquinghen, Wierre-Effroy, Echinghen,	10
catégorie 4		4
zone touristique -1	Neufchatel-Hardelot	1
zone touristique -2		
ruralo touristique	Audinghen, Audreselles, Tardhinghen	3
	Total =	43

Bassin d'Habitat de la Côte d'Opale

catégorie 1		5
centre pole urbain	Etaples, Berck, La Madelaine sous Montreuil, Montreuil, Neuville sous Montreuil	5
pole secondaire conurbation industrielle		
catégorie 2		2
banlieue résidentielle		
banlieue mixte	Cucq, Merlimont	2
banlieue industrielle		
catégorie 3		19
périurbain résidentielle		
périurbain mixte	Attin, Bréxent-Enocq, La Calotterie, Tubersent, St Aubin, St. Josse, Sorrus, Campigneuilles les Petites, Ecuire, Wailly-Beaucamps, Conchil le Temple, Groffliers, Rang du Fliers, Verton	14
poche rurale	Beutin, Airon Notre Dame, Arion St. Vaast, Campigneuillesles Grandes, Waben	5
catégorie 4		2
zone touristique -1	Le Touquet	1
zone touristique -2	Camiers	1
ruralo touristique		
	Total =	28

Bassin d'Habitat de St Omer

catégorie 1		5
centre	St. Omer	1
pole urbain		
pole secondaire	Arques, Blendecques, Hallines, Wizernes	4
conurbation industrielle		
catégorie 2		2
banlieue résidentielle		
banlieue mixte	St. Martin au Laert, Longuenesse	2
banlieue industrielle		
catégorie 3		26
périurbain résidentielle		
périurbain mixte	Bayenghem les Eperlecques, Eperlacques, Esqueredes, Houlle, Moulle, Quelmes, Serques, Tatinghem, Tilques, Wavran sur l'Aa, Zudausques, Campagne les Wardrecques, Ecques, Hellaut, Heuringhem, Pihem, Quistede, Racquinghem, Roquetoire, Wardrecques, Wittes, Clairmarais, Salperwick	23
poche rurale	Leulinghem, Steques, Wisques	3
catégorie 4		
zone touristique -1		
zone touristique -2		
ruralo touristique		
	Total =	33

Guide d'entretiens auprès des responsables de l'urbanisme et aménageurs

- 1.- Comment la population locale ressent-elle l'ouverture du tunnel sous la Manche?
- 2- Quelle est la part des résidences secondaires dans l'ensemble des résidences de la commune ?
- 3- Qui sont les intermédiaires qui cherchent des terrains à bâtir (NA: terrains à bâtir pour des maisons individuelles, des bureaux, des activités de stockage)?
- 4- Représentent ils des entreprises françaises ou étrangères?
- 5- Comment jugez-vous les évolutions récentes concernant les terrains à bâtir dans votre commune (depuis 1987)?
- 6- Qui a vendu des terrains à bâtir ?
- 7- Qui a acheté ces terrains ?
- 8- Qui achète les terrains agricoles dans votre commune?
 - agriculteurs
 - non agriculteurs
 - autre
- 9-Pour quel usage ?
 - agricole
 - logement (principal, secondaire)
 - activité industrielle ou commerciale
- 10- A-t-on modifié le POS récemment?
- 11- Qu'est-ce qu'il prévoit dans les zones non bâties de la commune?
- 12- Quels sont les principaux propriétaires des terrains de la commune?
- 13- Quelle est l'attitude des principaux propriétaires vis à vis des évolutions du marché des terrains à bâtir ces dernières années? (promotion immobilière? lotisseur?)
- 14- Est-ce que le Conseil municipal a adopté un Droit de préemption ?

15- A quel prix estimez-vous les achats des terres agricoles (et terrains à bâtir) pour les chantiers liés au tunnel?

16- Prix à l'amiable (au m²)

1 ha de terre agricole

17- Prix après jugement :

1 ha de terre agricole

18- Quel est le nombre de permis de construire (ou de lotir) accordés dans votre commune?

l'année dernière pour les maisons individuelles?

pour les lotissements (Permis de lotir)?

19- Depuis que les travaux du tunnel ont commencé, les prix des terrains (mettons par exemple un terrain de 900 m²) ont-ils augmenté?

20- Dans quelle proportion?

21- Pour vous, doit-on intervenir pour surveiller le marché des terrains ?

Si oui, qui doit intervenir : la commune, la région ou l'État ?

Guide d'entretiens utilisé auprès de propriétaires

Y a-t-il véritablement un effet tunnel en 1993 ?

- Par qui les propriétaires sont-ils démarchés pour l'achat ? Qui sont les acheteurs ?

- A votre avis, à quel prix les terrains sont-ils vendus (par ex. un terrain de 900 m2)

- Pour quel usage?

Guide d'entretiens utilisé auprès des Professionnels de de l'immobilier

- Quel est déjà (ou sera) l'impact du tunnel sur le marché immobilier ?

- Avez vous constaté récemment une progression de la demande?

Si oui, de quel pourcentage /an?

- Quels sont vos nouveaux clients en 1993?

- Quelles sont les tendances en matière des prix ?

pour les terrains à construire

pour les logements (individuels / collectifs)

- Quelles zones sont les plus recherchées dans votre commune ?

pour quelles raisons ?

- Qui achète les terrains à bâtir, les appartements, les maisons individuelles ?

- Pouvez-vous décrire les 3 types de propriétés les plus recherchés par la clientèle en nous précisant, notamment, la **localisation** préférentielle, le **prix moyen dominant** ?
 - 1
 - 2
 - 3

- Est-ce facile de trouver des terrains à construire?

- Travaillez-vous avec la clientèle Britannique?
Si oui, depuis quand ?

- Quel type de transaction observe-t-on ?
 - terrain (lotissement)
 - maison individuelle
 - appartement
 - bureaux ou locaux d'entrepôts

- Combien de transactions avez-vous effectivement réalisé avec les Britanniques?
avant le 1er janvier 1993 et depuis le 1er janvier 1993

- Pourquoi les anglais achètent-ils dans votre commune?

- Avez-vous déjà été contacté par des confrères anglais?
oui/ non

- Avez vous des observations à ajouter?