

Alain CIESLAK, Chef de projet PASSAGE – Pas-de-Calais
Chris DRAKE, Coastal officer – Kent



PASSAGE Project

Projet PASSAGE



4 Novembre 2016

Dover Strait cross-border meeting
Rencontre transfrontalière du détroit du Pas de Calais

What is PASSAGE Project ? Qu'est ce que le projet PASSAGE ?

Public Authorities Supporting low-Carbon Growth in European maritime border regions

Autorités publiques en soutien d'une croissance bas-carbone dans les territoires maritimes frontaliers européens

=> *Financed by / Financé par : Interreg Europe*



**April - Avril 2016
March -mars 2020**

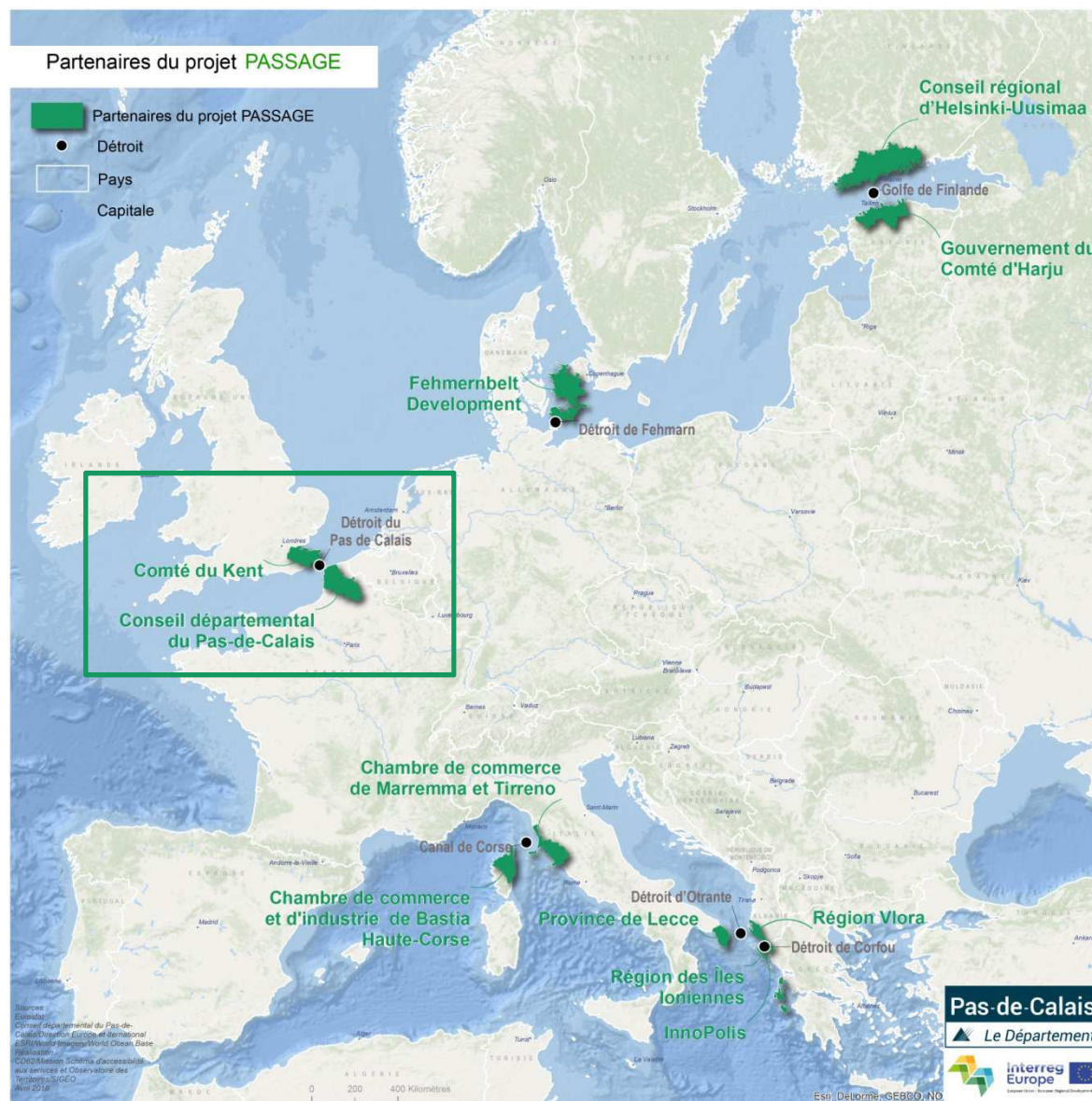


1,9 millions €
(85% cofinancement ERDF/FEDER)

www.interregeurope.eu/passage



What is PASSAGE Project ? Qu'est ce que le projet PASSAGE ?



- 11 partners
11 partenaires
- 8 countries
8 pays
- 5 maritime borders
5 frontières maritimes
- 6 straits
6 détroits

*What is PASSAGE Project ?
Qu'est ce que le projet PASSAGE ?*

The PASSAGE project is resulting from a long term involvement of Pas-de-Calais and Kent in european cross-border programs

Le projet PASSAGE est issu d'une longue implication du Pas-de-Calais et du Kent dans les programmes européens transfrontaliers

More recently at European level

Plus récemment au niveau européen

- **The European Straits Initiative (ESI) depuis 2010**
- **NOSTRA project (Interreg IVC) from 2011 to 2014**
- **PASSAGE project from 2016 to 2020**

What is PASSAGE Project ? Qu'est ce que le projet PASSAGE ?

Phase 1 (2016-2018)

Exchange of experience

- ✓ Study on carbon emissions
- ✓ Meetings at partnership level
- ✓ Identification of best practices
- ✓ Cross-border action plans

Phase 2 (2018-2020)

Monitoring of implementation

- ✓ Implementation of action plans
- ✓ Cross-border meetings
- ✓ Follow-up at partnership level

Phase 1 (2016-2018)

Partage d'expériences

- ✓ *Etude sur les émissions de carbone*
- ✓ *rencontres partenariales*
- ✓ *Identification des bonnes pratiques*
- ✓ *plan d'action transfrontalier*

Phase 2 (2018-2020)

Suivi de la mise en œuvre

- ✓ *mise en œuvre du plan d'action*
- ✓ *rencontres transfrontalières*
- ✓ *suivi du partenariat*

A joint involvement of Pas-de-Calais & Kent County Councils
Une implication commune du Pas-de-Calais et du Kent

Dover Strait Implementation Plan

(output of NOSTRA project)

Objective 3:

Climate change and the development
of a sustainable transport corridor

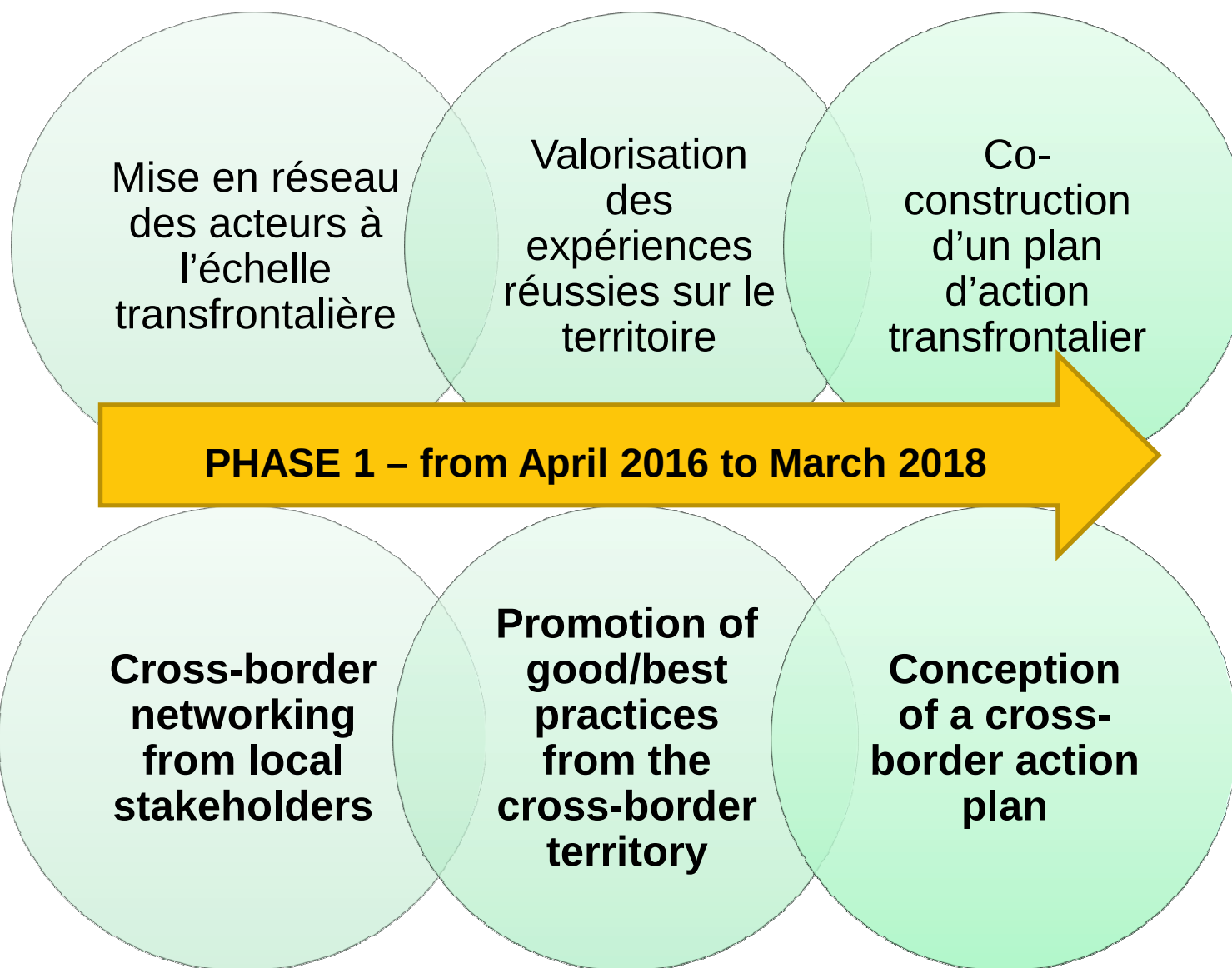
Objective 2:

A rich natural and cultural heritage

Action 4 Improving the identity of Dover Strait



Why a cross-border stakeholder group? *Pourquoi un groupe d'acteurs transfrontalier ?*



Outlines and objectives of the carbon emissions' study

Contours et objectifs de l'étude sur les émissions carbone

L'étude a 3 objectifs principaux :

- 1. Définir un périmètre géographique pertinent***
- 2. Evaluer l'intensité carbone des détroits européens***
- 3. Soutenir la production des plans d'actions***

The « carbon study » has 3 main objectives :

- 1. Define a relevant geographical perimeter**
- 2. Evaluate the « carbon » intensity in european straits areas**
- 3. Support the conception of the action plans**

Outlines and objectives of the carbon emissions' study Contours et objectifs de l'étude sur les émissions carbone

1. *A l'échelle de notre détroit, cette étude permettra de disposer des éléments nécessaires pour orienter une action efficace dans la réduction de l'empreinte carbone du territoire et des activités humaines.*
2. *Le groupe des partenaires et acteurs locaux pourra dans un premier temps enrichir l'étude de ses propres apports, puis s'appuyer sur un diagnostic consolidé, et aussi disposer d'une aide méthodologique à la conduite de l'élaboration de son plan d'action.*

1. *At Dover strait level, the study will create various elements for an efficient carbon footprint reduction of the territory and its human activities*
2. *First, the local stakeholder group will be invited to enrich the study with its own data and inputs and then benefit from a detailed diagnosis and technical support to develop the Dover strait action plan.*

Launch of the public procurement procedure: coming days

Launch of the carbon study: beginning of 2017 and during 15th months

Lancement du marché: imminent

Lancement de l'étude : début 2017 – rendu sous 15 mois

Why such a project in Dover Strait?

Pourquoi un tel projet dans le détroit du Pas de Calais ?

State of Play:



Dover Straits Stakeholder Workshop

Adam Morris, Intelligence and
Commissioning Manager,
Kent Environment Strategy,
Kent County Council



4th November – Wimille – France

Local Stakeholder Workshops

- ✓ **Cross-sector engagement - *Implication multidisciplinaire***
- ✓ **Areas of focus – *Thématiques ciblées***
 - ✓ Transport and accessibility – *Transport et accessibilité*
 - ✓ Attractiveness - *Attractivité*
- ✓ **Key questions – Questions-clés**
 - ✓ What is already happening in terms of low carbon initiatives?
 - ✓ Quelles sont les initiatives bas-carbone déjà existantes?
 - ✓ What opportunities and challenges would stakeholders like to see explored?
 - ✓ Quelles opportunités et enjeux les acteurs locaux souhaitent-ils explorer?
 - ✓ What are the barriers to addressing these opportunities and challenges?
 - ✓ Quels sont les obstacles à surmonter?

Key outcomes – *Résultats Clés*

- ✓ **Governance (local and regional political by-in, management and planning)**
- ✓ *Gouvernance (politique locale et régionale, aménagement et planification)*
- ✓ **Investment (low carbon and innovative business models, new technology)**
- ✓ *Investissements (Modèles d'entreprises bas-carbone et innovantes, nouvelles technologies)*
- ✓ **Behaviour change**
- ✓ *Changements de comportement*

Best (and Good) practices

CONNAISSANCE DU PROBLÈME – *IDENTIFICATION OF THE ISSUE*

Etude sur les émissions carbone - *Study on carbon emissions*



ETUDE DES SOLUTIONS – *STUDY OF POSSIBLE SOLUTIONS*

Bonnes pratiques et recommandations – *Best (good) practices*



MISE EN ACTION – *ACTION PLAN*

Mise en œuvre de plans d'action - *Implementation of the action plan*

Best (and Good) practices

What's a « best practice »?

“Method that has been generally accepted as superior to any alternatives because it produces **results that are superior** to those achieved by other means or because **it has become a standard way of doing things**.
(...)

In public policy, it is the **process of reviewing policy alternatives** that have **been effective in addressing similar issues in the past and could be applied to a current problem**.
(...)

It is more helpful to simply determine if a practice has worked exceptionally well and why. Instead of it being "the best", a practice might simply be a smart practice, a good practice, or a promising practice. This allows for a mix and match approach for making **recommendations that might encompass pieces of many good practices**.”

Best practice ≠ good practice
Better by comparison ≠ good by itself

Best (and Good) practices

What's a « best practice »?

➤ Have realistic expectations

When presenting best practice of your strait, explain both **what has worked** and **what hasn't work so well**.

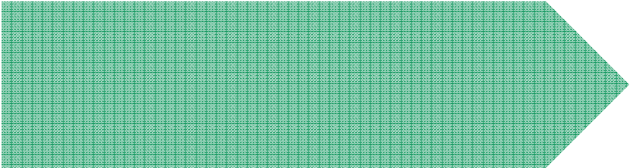
Two types of vulnerabilities are worth particular attention:

- 1) poor general management capacity, which makes it more difficult to effectively implement a best practice
- 2) weaknesses inherent to the practice itself - difficulties encountered etc...

➤ Observe the practice

Identify the core essence of the practice and what is the part of flexibility for how it is implemented so it remains sensitive to local conditions.

=> Study the “adaptability” of the practice in another context in order to identify its possible “transferability” from one territory to another.



Low Carbon strategies and the benefits of a cross border approach for Dover Strait

*Stratégies bas-carbone et bénéfices d'une
approche transfrontalière pour le détroit du Pas de
Calais*

Tanja Groth
Decentralised Energy Manager
Carbon Trust

Low Carbon strategies and the benefits of a cross border approach for Dover Strait

Stratégies bas-carbone et bénéfices d'une approche transfrontalière pour le détroit du Pas de Calais

Tanja Groth - Decentralised Energy Manager - Carbon Trust

1. Constructing a bilateral energy strategy

2. Specific elements to cover when dealing with shipping and transport

3. Examples of decarbonisation efforts in shipping and harbours

1. *Construire une stratégie énergétique bilatérale*

2. *Elements spécifiques à étudier en lien avec le transport maritime*

3. *Exemples d'efforts de décarbonisation dans les zones portuaires*

1. Constructing a bilateral energy strategy

Construire une stratégie énergétique bilatérale

What risks and opportunities do Kent and Pas-de-Calais Council have in common? (1/2)

- Identify and share the risks and opportunities with cross-border effects which are already targeted in existing local energy/environmental plans (e.g. Agenda21);
- Identify and discuss additional risks and opportunities not covered in existing plans;
- Agree on a prioritisation of identified risks and opportunities for further analysis.

1. Constructing a bilateral energy strategy

Construire une stratégie énergétique bilatérale

What risks and opportunities do Kent and Pas-de-Calais Council have in common? (2/2)

- Identify action owners from both councils for each of the prioritised risks and opportunities.
- Set a mutually agreed target, signed off by senior members of both councils.
- See overleaf for an example populated partially from the Dover Strait Implementation Plan (2014)

1. Constructing a bilateral energy strategy

Construire une stratégie énergétique

Identified risk/opportunity	Action owner	Final target outcome	Final target deadline	Steps to achieve final target
Organisation of a regular event to facilitate cross-border governance and common identity	Chris Drake & Adam Morris (Kent Council); Alain (Pas-de-Calais Council)	Biannual event to strengthen co-operation; eventually establish a single cross-border organisation.	First biannual event to be held 2016. Formal organisation to be established 2026.	Local workshops to be held 6 months prior to joint meeting to identify interested external stakeholders.
Carbon emissions from road freight; on average around 10,800 (5,400 in each direction) freight vehicles cross the Dover Straits every day		Freight traffic is expected to potentially double over the next 10 years – the development of M20 lorry area Stanford West will be designed to reduce CO2	Before construction starts in 2017.	Engage directly with Highways England, providing evidence and suggestions for a bilateral response to inform the design of the lorry area

1. Constructing a bilateral energy strategy

Construire une stratégie énergétique

Agree on a common approach to valuing any bilateral initiatives.

1. **What time period are you considering?** E.g. projects with measurable impacts for 6 months, 2 years or 10 years? For longer time periods you may require senior policy official sign-off – where these are politically elected, you will need to consider risks to the project from changing agendas.
2. **How will you measure and quantify potential impacts from your work?** The UK uses the Green Book to quantify social impacts, but you will need to agree on consistent methodology for the valuing of time saved, assumptions on particle content of different fuels, using input-based or output-based measures for CO₂, what baseline you will use etc.
3. **Who will take ownership of each initiative – how will work and deadlines be managed, how will quality of outputs be monitored and how will credit from success be shared and communicated?**

2. Specific elements to cover when dealing with shipping and transport

Elements spécifiques à étudier en lien avec le transport maritime

Identify where your carbon emissions come from

Identifier l'origine des émissions carbone

- E.g. emissions from trucks while idling (e.g. from queuing) is roughly 5% relative to emissions from driving – but this time is non-productive time and in the case of traffic jams can have a significant impact on air quality.
- Energy consumption tends to be a significant carbon emitter – how are ventilation systems in the Eurotunnel powered?
- Has all lighting already been converted to LED? If not, why not?
- Behaviour change – how much of potential energy reduction can be motivated by changing behaviour patterns rather than technical upgrades?
- Improved intermodal communications systems – is there any scope for shifting freight from road to rail through improvements in IT? (note the Horizon 2020 project Synchro-Net is currently investigating this)

3. Examples of decarbonisation efforts in shipping and harbours

Exemples d'efforts de décarbonisation dans les zones portuaires

The Port of Dover – Port de Douvres
Tidal Energy Power Station Feasibility (UK)
(INTERREG IVB North-West Europe)



The Port of Rotterdam – Port de Rotterdam
discounts for vessels which promote
greener shipping, e.g. use of LNG



The Port of Hamburg – Port d'Hambourg
installation of a landside power plant to
supply cruise liners with power from the grid
to reduce emissions.





Whilst reasonable steps have been taken to ensure that the information contained within this publication is correct, the authors, the Carbon Trust, its agents, contractors and sub-contractors give no warranty and make no representation as to its accuracy and accept no liability for any errors or omissions. All trademarks, service marks and logos in this publication, and copyright in it, are the property of the Carbon Trust (or its licensors). Nothing in this publication shall be construed as granting any licence or right to use or reproduce any of the trademarks, services marks, logos, copyright or any proprietary information in any way without the Carbon Trust's prior written permission. The Carbon Trust enforces infringements of its intellectual property rights to the full extent permitted by law.

The Carbon Trust is a company limited by guarantee and registered in England and Wales under company number 4190230 with its registered office at 4th Floor Dorset House, Stamford Street, London SE1 9NT.

Published in the UK: 2016.

© The Carbon Trust 2016. All rights reserved.

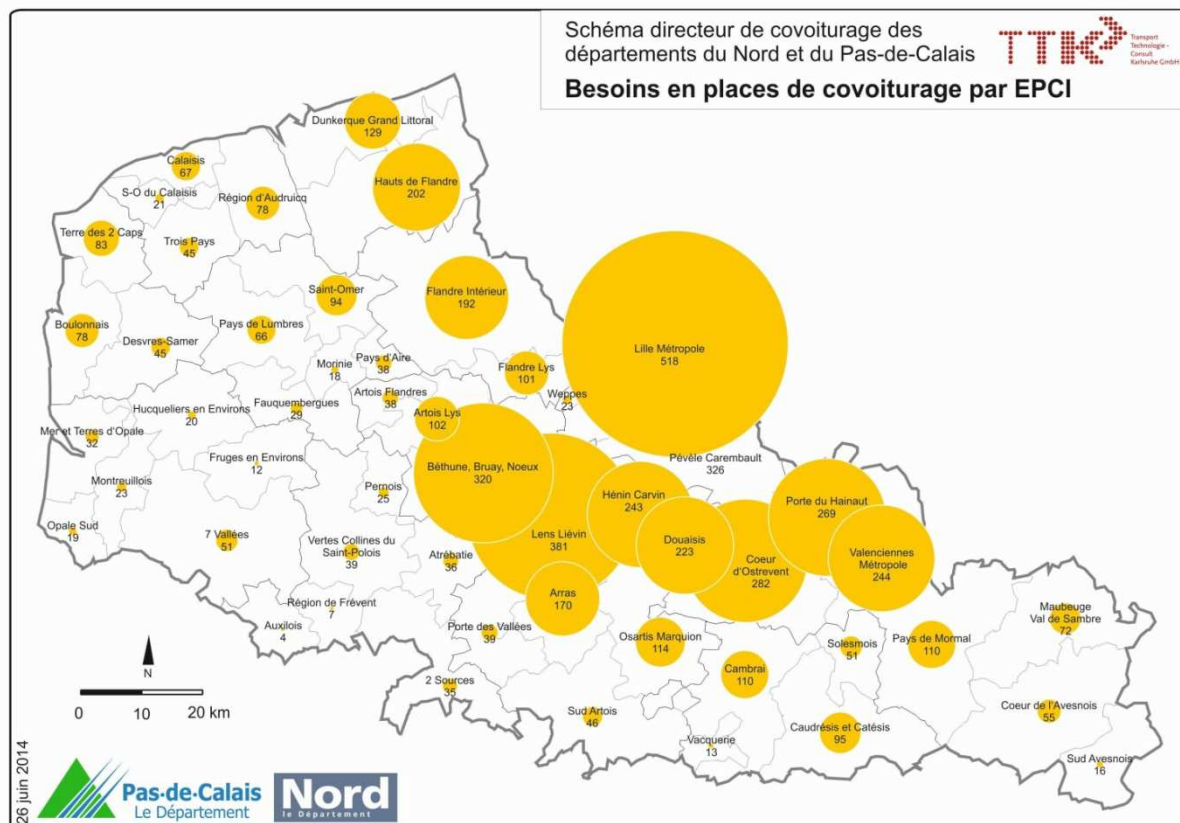
Schéma interdépartemental de covoiturage

Schéma Interdépartemental de Covoiturage

SCHEMA INTERDEPARTEMENTAL DE COVOITURAGE



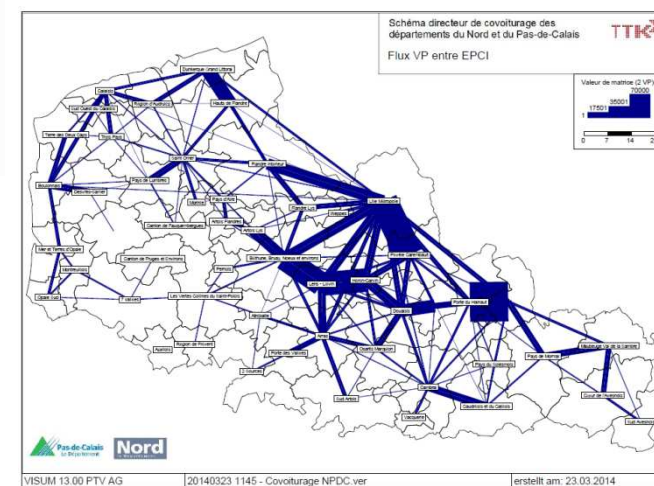
Schéma interdépartemental de covoiturage



Les besoins en covoiturage

- ▶ L'objectif est de passer d'1,07 à 1,17 passagers par véhicule
- ▶ 25 % des covoitureurs ont besoin d'un stationnement

□ Soit un besoin estimé d'environ 5 450 places



Hiérarchisation des sites de covoiturage

- > Les aires structurantes
 - Plus de 50 places
- > Les aires complémentaires
 - De 20 à 50 places
- > Les aires locales
 - De 5 à 20 places
- > Les aires de proximité
 - Moins de 5 places



Schéma interdépartemental de covoiturage

Equipements



 **Pas-de-Calais**
Le Département

Direction de la Mobilité et des Transports

PASSAGE
Interreg Europe



Partenariat sur emprise privée



Schéma interdépartemental de covoiturage

PASSAGE
Interreg Europe



Une signalétique commune



Pas-de-Calais
Le Département

Direction de la Mobilité et des Transports



Pour un bon usage
du covoiturage,

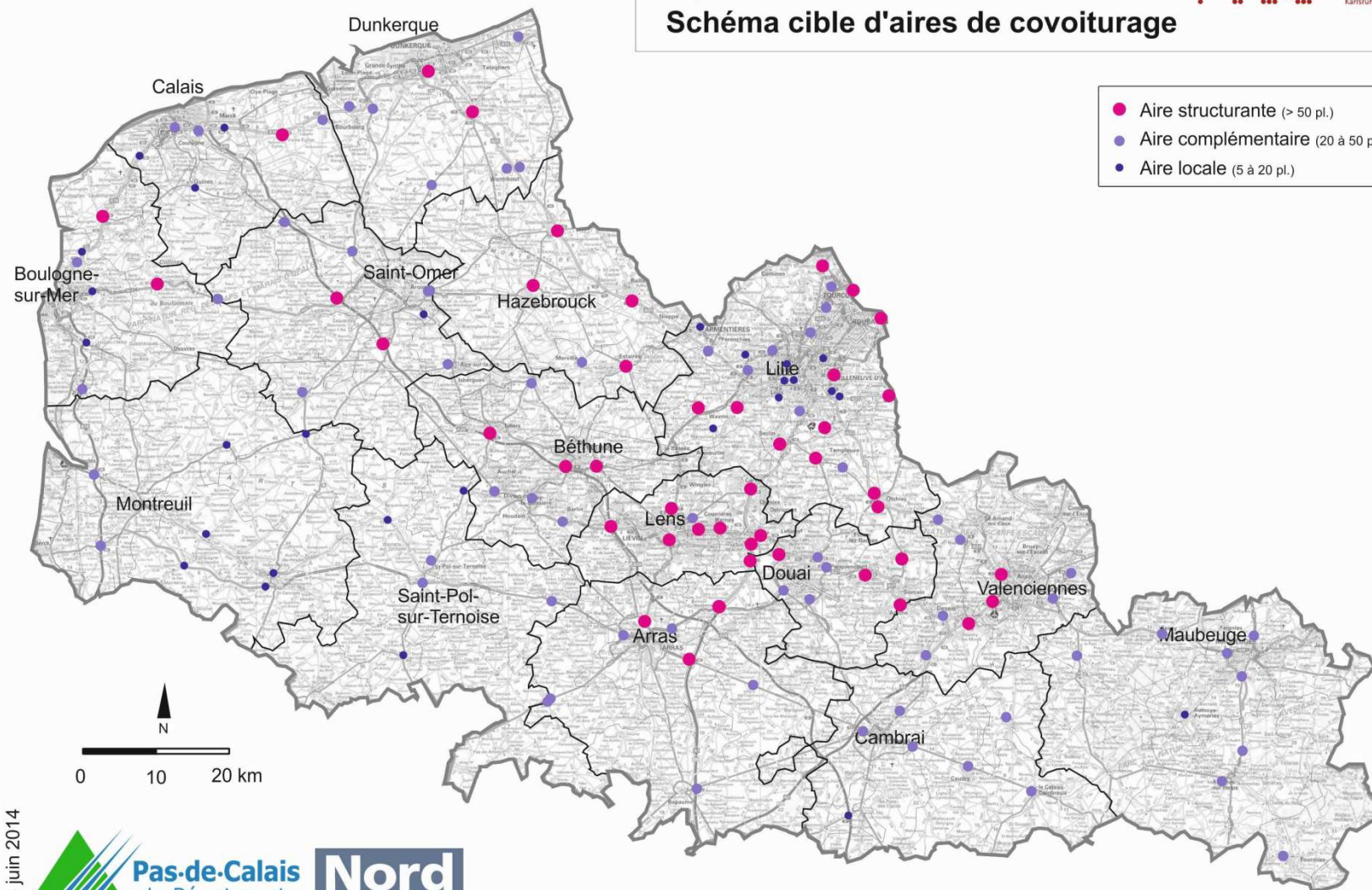
retrouvez plus
d'infos sur :

[covoiturage.
pasdecalais.fr](http://covoiturage.pasdecalais.fr)

[lenord.fr/
covoiturage](http://lenord.fr/covoiturage)

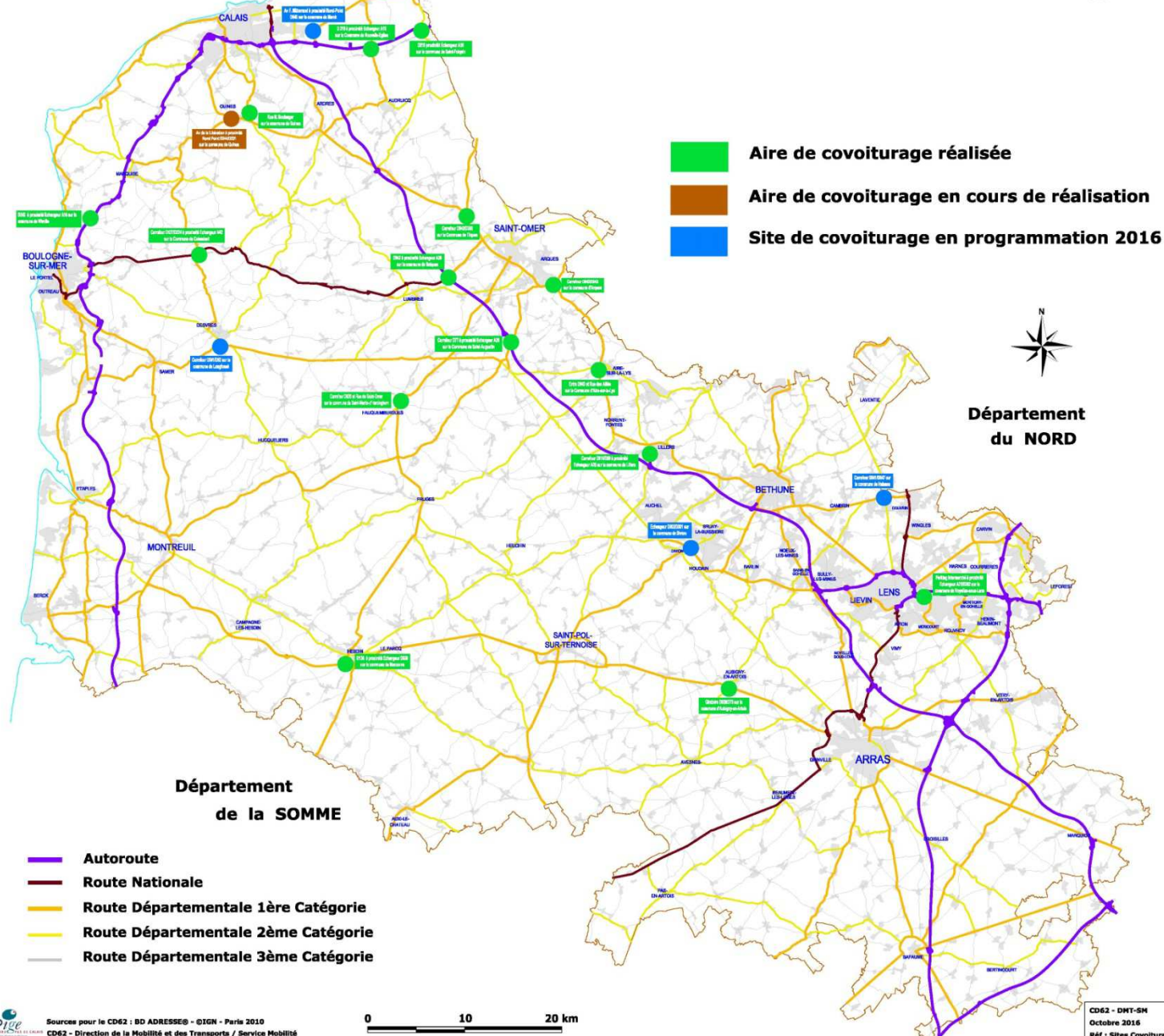
Schéma interdépartemental de covoiturage

Schéma directeur de covoiturage des départements du Nord et du Pas-de-Calais Schéma cible d'aires de covoiturage



26 juin 2014

Carte des Sites de Covoiturage



Objectifs :

- 77 aires

- 2 626 places

Réalisations :

- 15 aires

- 653 places

Kent Countryside & Coastal Access Improvement Plan

Colin Finch, Senior Projects Officer,
Countryside and Access Improvement,
Kent County Council

PASSAGE 2016

Themes & Objectives

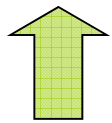
1. A More Sensible Network
2. Well Maintained Countryside Access
3. Knowing What's Out There
4. Improving Safety
5. Education and Respect for the Countryside
6. Working Smarter and Improving our Customer Service
7. Growth and Development

Put into perspective.

Themes

A More Sensible
Network

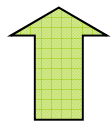
Well Maintained Countryside
Access



Objectives

Establish a more complete
rights of way network.
This includes creating new
links through consultation
with members of the
public and our partners.

Seek the removal of existing
stiles and barriers and only
authorise new stiles where
absolutely necessary.



Projects



Put into perspective.

Themes

Knowing What's Out There

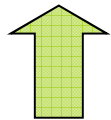
Growth & Development



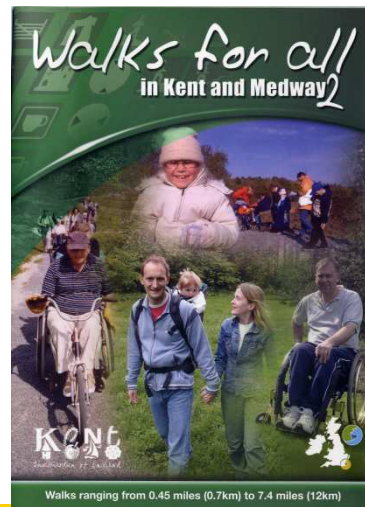
Objectives

Ensure that all our promotional literature is accessible to disabled people

Seize the opportunity to implement improvements to the network through major transport infrastructure schemes



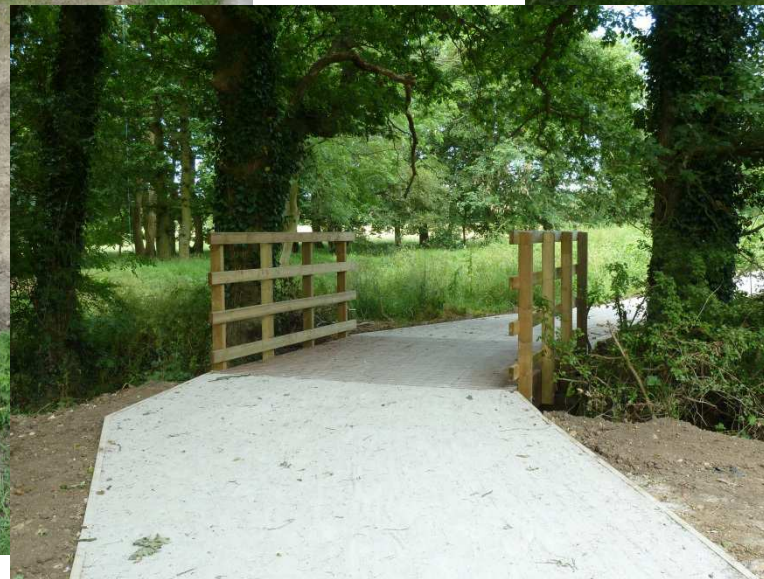
Projects



Creating sustainable routes to scho



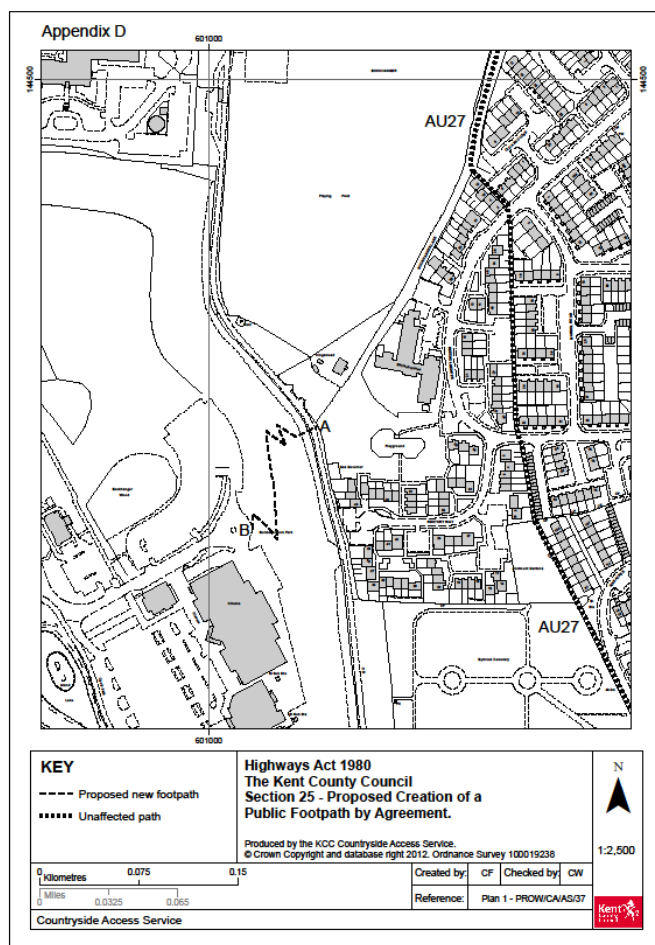
Improving Safety



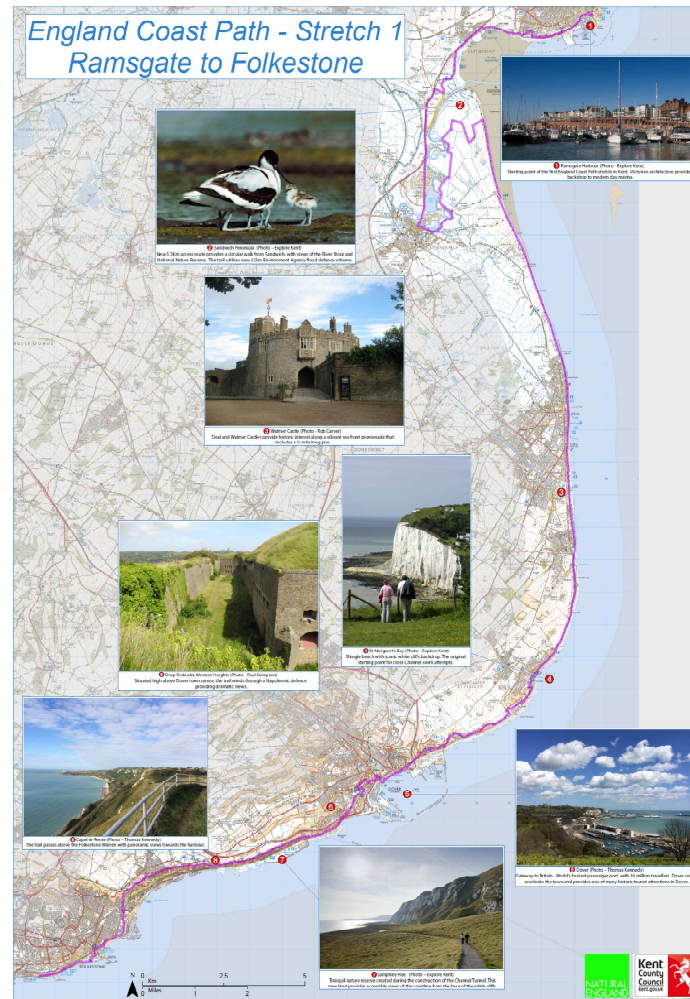
Building Bridges



Links to community facilities



Coastal Access around La Manche



Phase 2



Research & Cross Channel promotion

- Where do communities need new routes?
- Où sont besoins de nouveaux itinéraires pour les usagers?*
- What elements of past projects have been most successful?
- Quels éléments des projets passés ont été les plus réussis?*
- Encouraging European visitors to the “England Coast Path” in Kent.
- Encourager les visiteurs européens vers “le chemin côtier anglais” dans le Kent*
- Motivators for carbon neutral travel
- Incitations pour un transport carbone neutre*
- Improving/encourage pedestrian/cycle access across the channel. (Brittany Ferries/Centre Parks)
- Améliorer/Encourager les accès pédestre et cycliste pour la traversée de la Manche*

Pas-de-Calais Tourisme

Tourisme & Ecomobilité

**3 expériences autour
Du Grand Site de France Les Deux Caps**

L'Escapade nature sans voiture de Pierre



Durée
de l'escapade
3 jours

Distance
parcourue
50 km

Pierre a découvert
le Grand Site
en  et à 

Accès sur le Grand Site

Pierre arrive en TGV à la gare de Boulogne-sur-Mer.

Il a ensuite marché jusqu'à la Pointe de la Crèche (55mn) qui marque l'entrée sur le Grand Site.

Retour

Pierre est rentré à pied depuis le Cap Blanc-Nez jusqu'à la gare de Calais-Fréthun (1h50), où il a repris son TGV de retour.

Escapade testée et validée 100% sans voiture

<http://www.escapadenature-sansvoiture.fr/les-escapades-nature-sans-voiture/les-deux-caps-blanc-nez-gris-nez>

Séjours sans voiture sur les Grands Sites de France Les Deux Caps et Baie de Somme

La formation des offices de tourisme des deux Grands Sites de France – Les Deux Caps et La Baie de Somme et des prestataires volontaires au printemps 2015 sur:

- Les attentes des clientèles
- le produit: les composantes d'un séjour sans voiture ,l'analyse de l'offre de son territoire
- les partenariats et réseaux, réseaux sociaux cibles, partenariat avec les transports, sensibilisation des prestataires/partenaires

Résultat:

5 produits « séjour sans voiture » mis en ligne par l'OT de la Terre des Deux Caps en septembre 2015

<http://terredes2capstourisme.fr/fr/fr/category/les-bons-plans-de-sophie/>

250 kilomètres de véloroutes, 82 kilomètres de voies vertes et 2182 km de boucles cyclotouristiques !

Voies vertes

Les boucles
cyclotouristiques

Eurovéloroutes

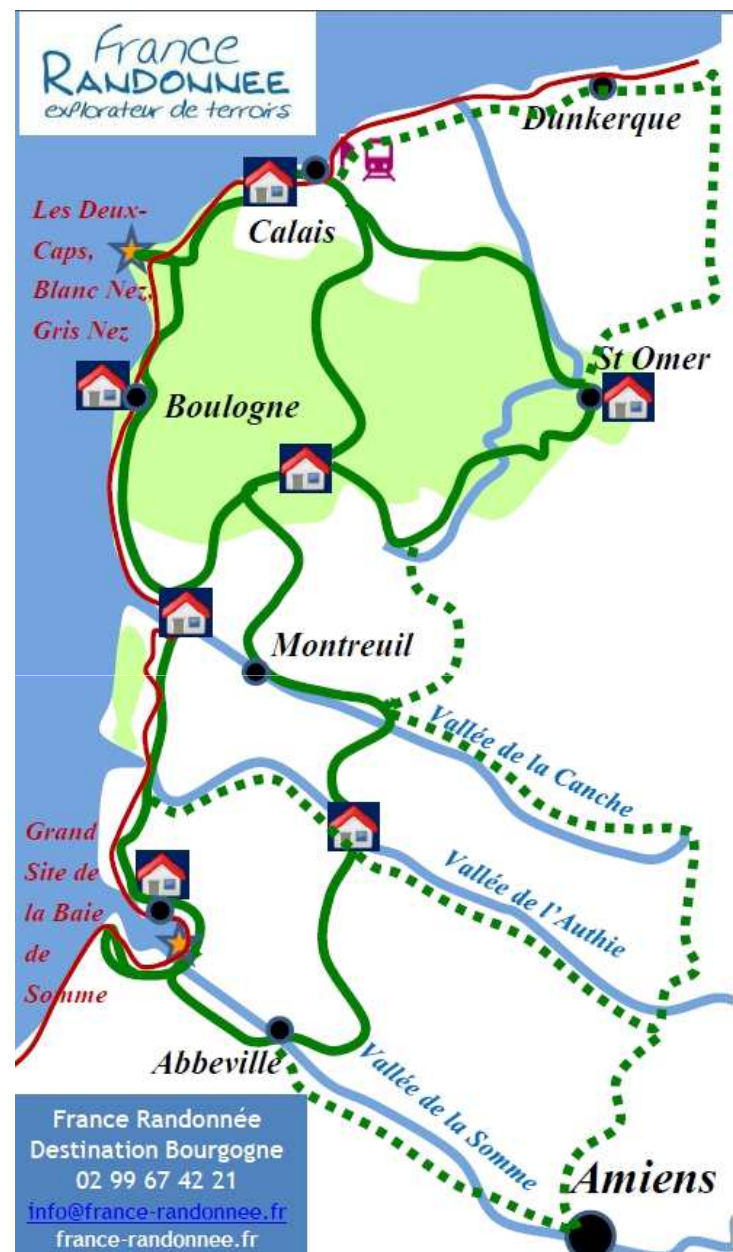
LF1



Véloroutes



L'itinérance à vélo en Pas-de-Calais



Circuit des grands sites, Baie de Somme et Cap Gris Nez À pied ou à vélo- Itinérant - En liberté 2 à 10 jours de randonnée

Une randonnée emblématique pour découvrir :

Le site des Deux Caps entre Boulonnais et Calais, remarquable par la diversité de ses paysages, la variété des milieux et des villages côtiers, il constitue la bande littorale du parc naturel régional des caps et marais d'Opale.

La Baie de Somme, absolu dépaysement d'un superbe espace maritime, désert humide et plat où la mer, se retirant, a laissé des lacs oblongs, des canaux vermeils où baignent les rayons horizontaux....(d'après Colette)

Exemple en 8 jours - 7 nuits et 6 jours de vélo

Jour 1 - Accueil à Calais en après midi

Jour 2 - De Calais à Boulogne-sur-Mer (env. 45 km)

Jour 3 - De Boulogne-sur-Mer à la Baie d'Authie (env. 55 km)

Jour 4 - De la Baie d'Authie à la Baie de Somme (env. 40 km)

Jour 5 - De la Baie de Somme en vallée de l'Authie (env. 50 km)

Jour 6 - De vallée de l'Authie au Parc naturel régional des Cap et Marais d'Opale (env. 55 km)

Jour 7 - Traversée du Parc naturel régional des Cap et Marais d'Opale jusqu'à Calais (env. 50 km)

Jour 8 - Fin du séjour après le petit déjeuner

Prix : xxx € /p base 2 p min

Comprenant

- Diners hors boisson, nuits, petits déjeuners
- Logement en chambres double ou twin
- Transport des bagages chaque jour
- Dossier voyage avec points de repères et cartographie

Autres formules :

Les deux Caps et Parc des Cap et Marais d'Opale, au départ de Calais :

5 jours - 4 nuits et 4 jours de vélo : Prix : xxx € /p base 2 p min

6 jours - 5 nuits et 5 jours de vélo par St Omer :

Prix : xxx € /p base 2 p min

En Baie de Somme, au départ du Crotoy

5 jours/ 4 nuits : 465 € / personne

4 jours/ 3 nuits : 349 € / personne

3 jours/ 2 nuits : 239 € / personne

Tout autre circuit adaptable en fonction de vos attentes

Autres circuits

À pied

- La Cote d'Opale, organisation et durée sur mesure

À vélo

- Les trois vallées (en projet)
- Monts de Flandre et Cote d'Opale (en projet)

France Randonnée
Destination Bourgogne
02 99 67 42 21
info@france-randonnee.fr
france-randonnee.fr



La Côte d'Opale du Cap Gris Nez à la Baie de Somme

A VELO EN LIBERTE
Infos 2017 en ligne

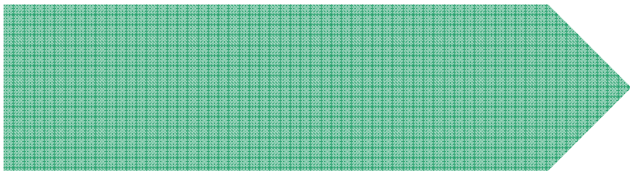
Des randonnées emblématiques pour découvrir :

- . **Le site des Deux Caps entre Boulonnais et Calaisis**, remarquable par la diversité de ses paysages, la variété des milieux et des villages côtiers, il constitue la bande littorale du parc naturel régional des caps et marais d'Opale.
- . **La Baie de Somme**, absolu dépaysement d'un superbe espace maritime, désert humide et plat où la mer, se retirant, a laissé des lacs oblongs, des canaux vermeils où baignent les rayons horizontaux....(Colette)
- . **Le Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale** : une façade littorale marquée par la richesse exceptionnelle des paysages et des milieux naturels et l'intérieur de vastes massifs forestiers, un bocage vallonné et les collines d'Artois qui s'achèvent en pentes douces dans les terres humides dont le marais de St Omer est l'emblème.
Collines

Ci-dessous le programme d'une randonnée à vélo sur la route du littoral Eurovélo4.

Sur simple demande une fiche avec croquis regroupant les différents circuits à pied ou à vélo que nous organisons sur ce terroir vous est adressée, cliquez sur "demande d'informations".

5 Jours et 4 Nuits - 3 jours de randonnée itinérante 535 € - France Randonnées



Introduction to the thematic workshops

1.Low-carbon transport

2.Environment and attractiveness

Common objectives of the workshops:

- *Analysis of practices presented today*
- *Identification of other practices to be studied in order to enrich Pas-de-Calais / Kent contributions*
- *Identification of specific needs for Dover strait*
- *Preparation of the two next European seminars*

Merci

Contacts :

- Alain CIESLAK, chef de projet PASSAGE

Cieslak.Alain@pasdecalais.fr

03 21 21 92 13

- Colette MARIE, chargée de mission coopération (détroits)

Marie.Colette@pasdecalais.fr

03 21 21 92 05

PASSAGE
Interreg Europe



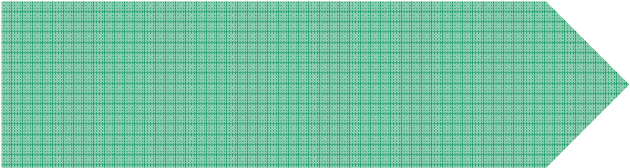
European Union
European Regional
Development Fund

Plus d'informations :

www.interregeurope.eu/passage

www.fr.europeanstraits.eu





lunch time
12h30 – 13h30

Traffic and Sustainable Transport

Andrew Westwood, Traffic Manager, Kent County Council

Active Travel Strategy

Kent Connected

- Smarter travel
- Car sharing

Local sustainable projects

- Railway interchanges
- Smartcard

Congestion hotspots

The A2/M2 Connected Vehicle Corridor

National Connected Corridor

Deliver real-world capabilities – research to deployment

Highlight role of infrastructure and highway authorities

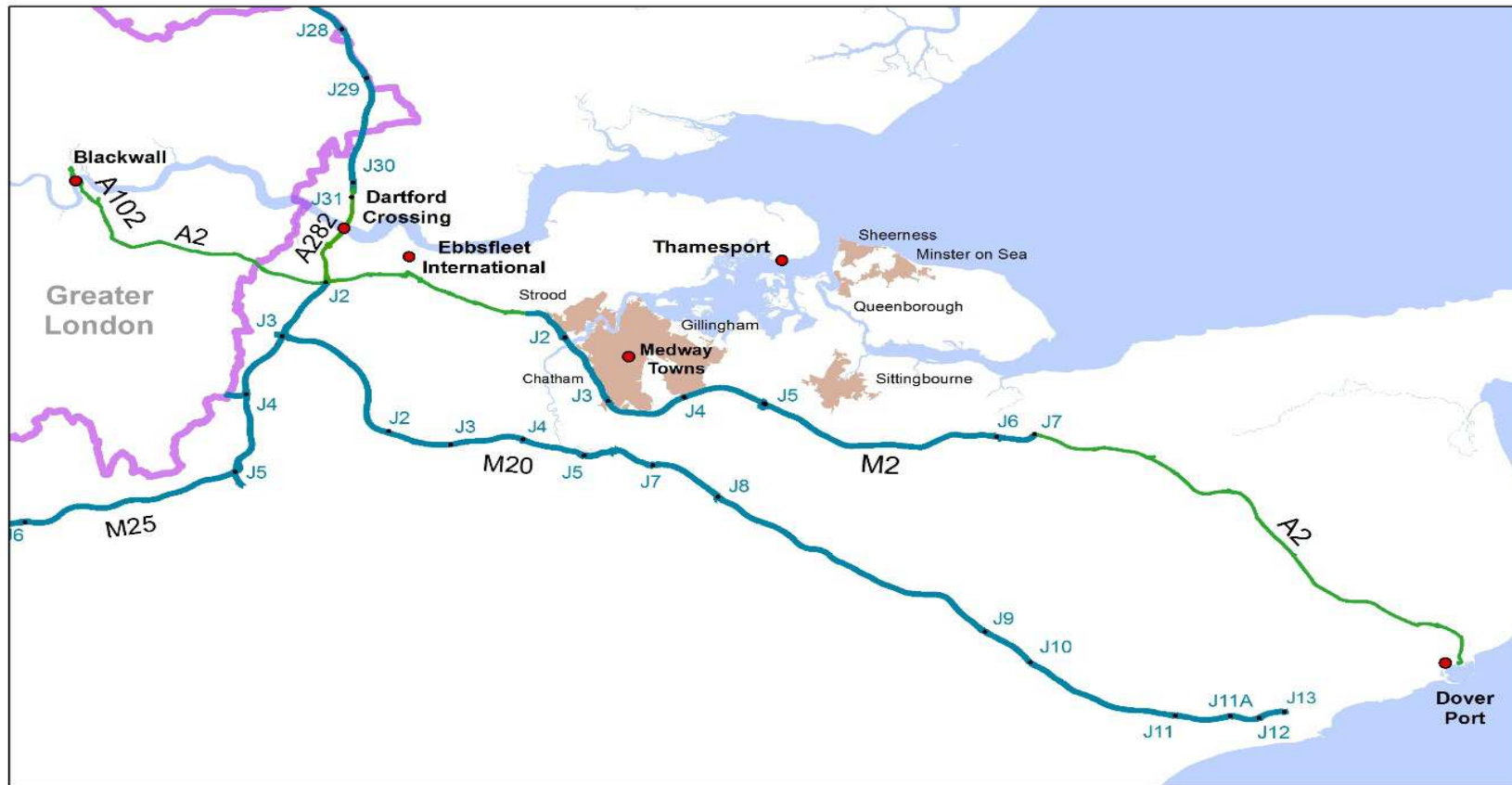
Create a living laboratory for testing and evaluating technologies

Provide new business models and relationships

Prioritise future investment – Roads Investment Strategy (2) and wider roll-out

Buy-in European policy

The A2/M2 Connected Vehicle Corridor



© Crown Copyright and database rights 2015. Ordnance Survey Licence Number 100039241
Department for Transport gisu1415j140

Day one Services

Defined by partners, supported by feasibility

**road works information;
roadworks warning data;
in-vehicle signing;
probe vehicle data;
signal phasing information (urban C-ITS)
freight services**

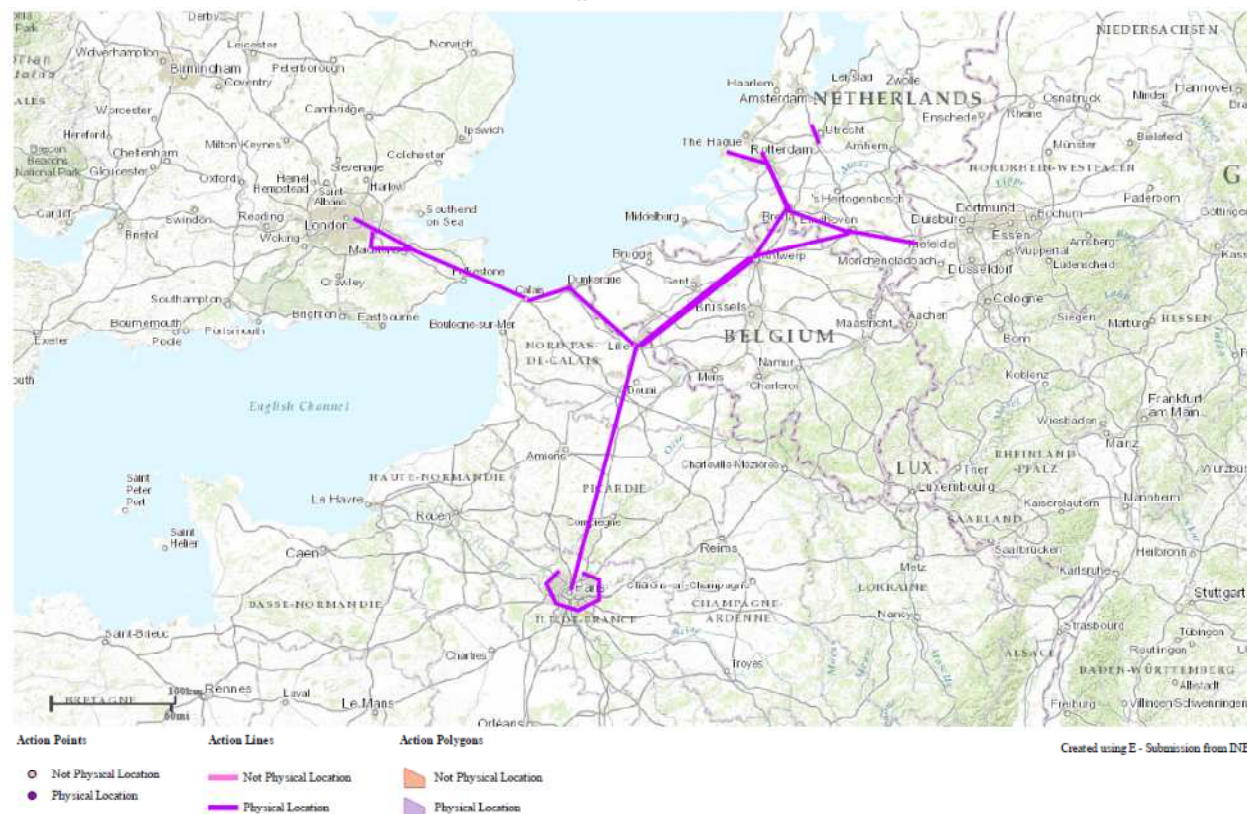
**Consistent with C-ITS Platform (EU) – and
interoperable with other Corridors.**

Intercor

2/15/2016

INEA GIS Application

Application ID : 26746859



<https://webgate.ec.europa.eu/interreg/submit/VAADIN/GIS/GISubprint.html>

1/1

Intercor Objectives

Interoperability across Europe

Cohesive network

Future consideration “beyond Day one”

Creating standards

Learning by doing

Passage

Connected corridor

- Emphasis on freight
- Identify future services
- Measuring outcomes

Connecting projects

Ensuring benefits are identified

Link outcomes with objectives

Merci

Contacts :

- Alain CIESLAK, chef de projet PASSAGE

Cieslak.Alain@pasdecalais.fr

03 21 21 92 13

- Colette MARIE, chargée de mission coopération (détroits)

Marie.Colette@pasdecalais.fr

03 21 21 92 05

PASSAGE
Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

Plus d'informations :

www.interregeurope.eu/passage

www.fr.europeanstraits.eu

