

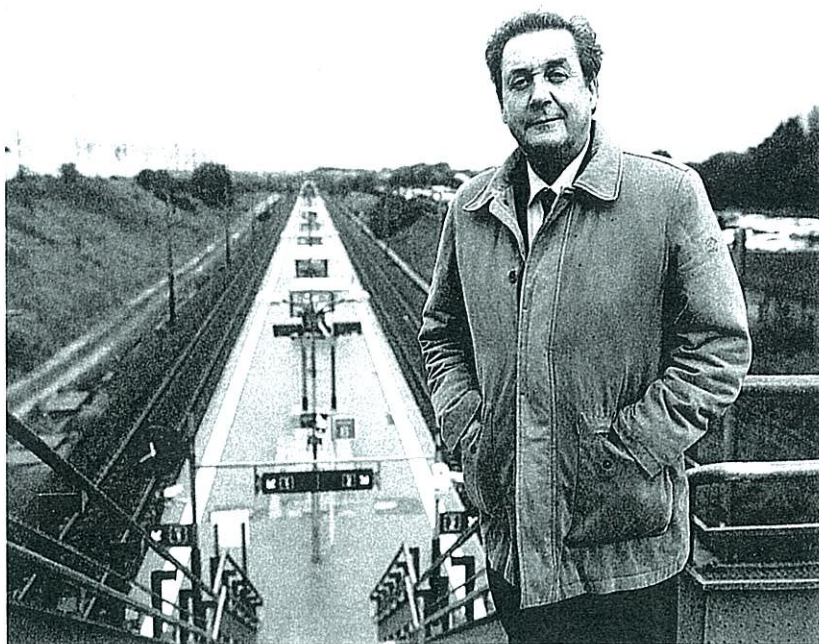
-1-

# Le métro fait la Manche.

**ALLER TRAVAILLER TOUS LES JOURS EN ANGLETERRE ? LES HABITANTS DE LA RÉGION CALAISIENNE EN RÊVENT. MAIS LE MÉTRO TRANSMANCHE NE CONVAINC NI LA SNCF NI LES POLITIQUES.**

Une réunion de travail à la City ? Un week-end shopping sur Oxford Street ? Une grande exposition à la National Gallery ? Les voyageurs de la gare du Nord ont pris l'habitude de se transporter au cœur de la capitale britannique en deux heures et quinze petites minutes. « *Londres est devenu la banlieue de Paris, et Paris la banlieue de Londres* », observait récemment le maire de Paris, Anne Hidalgo. Mais ce miracle spatio-temporel permis par le tunnel sous la Manche ne s'est pas produit pour tout le monde. Vingt ans après le voyage inaugural de l'Eurostar (14 novembre 1994), Calais et la Côte d'Opale regardent passer la quasi-totalité des trains sans profiter pleinement de ce trafic transmanche. Le rêve d'un Calaisis tiré par la locomotive économique voisine ne s'est jamais matérialisé. Le taux de chômage y dépasse les 17 % tandis que le sud-est de l'Angleterre affiche un très enviable 4,4 %.

« *C'est un scandale. Un tel différentiel est honteux* », s'emporte Thaddée Segard. Cet entrepreneur basé à Tardighen (Pas-de-Calais) a fondé l'association Opale Link afin de développer des liens entre ces deux régions, selon lui très complémentaires : « *Il s'agit de faire profiter notre région d'une richesse qui existe de l'autre côté de la Manche, et de faire bénéficier le Kent d'une main-d'œuvre disponible et d'un foncier nettement moins cher ici.* » Un projet impossible à mettre en œuvre pour l'heure, faute de liaisons transfrontalières régulières, rapides et abordables entre les gares de Calais-Fréthun et d'Ashford International (dans le Kent). D'où l'idée d'un « métro transmanche » passant par le tunnel et reliant les deux gares en trente minutes, à raison d'une navette par heure en période de pointe. Une entreprise parfaitement réalisable, selon le PDG d'Eurotunnel Jacques Gounon : « *Il reste des créneaux horaires pour de nouveaux trains, et nous sommes ouverts à tout nouveau trafic pourvu qu'il y ait des rames disponibles habilitées à passer dans le tunnel.* » Ces rames existent bel et bien – des rames de trains Eurostar circulent par exemple entre Paris et Calais –, mais il reste à convaincre la SNCF de la viabilité d'une telle ligne. Le spectre de trains fantômes roulant à vide de Calais à Ashford a de quoi faire hésiter l'opérateur public, sachant que la société Eurotunnel facture chaque passage sous le tunnel 4 300 €, plus 16,60 €



par passager. Les partisans du « métro transmanche » soupçonnent la SNCF de freiner des quatre fers pour éviter la concurrence avec l'Eurostar, dont elle est actionnaire à hauteur de 55 %. Ils lui reprochent d'avoir oublié en chemin sa mission d'aménagement du territoire, pourtant inscrite dans le traité de Canterbury de 1986, l'acte de naissance du « Channel Tunnel ».

**COMBIEN DE CHÔMEURS** seraient prêts à traverser la Manche pour aller travailler tous les jours en Angleterre ? Difficile d'avancer un chiffre. Au chômage depuis avril dernier et lassé des offres d'emploi au rabais, Vincent Bricman vient d'élargir ses recherches au sud-est de l'Angleterre. « *Il y a beaucoup plus d'offres avec des salaires nettement plus élevés. Des annonces proposent de 40 000 à 45 000 euros par an pour des profils correspondant au mien* », constate cet informaticien boulonnais de 43 ans. Si une navette ferroviaire transmanche voyait le jour, ce père de deux enfants grimperait à bord sans hésiter : « *Ce serait aussi simple que d'aller à Lille. L'anglais ? Il faudrait juste que je m'y remette.* » La solution préconisée par Opale Link est à double sens : il s'agirait aussi de permettre aux Anglais de s'installer côté français tout en continuant à travailler en Angleterre. En 2008, 30 000 ménages britanniques se disaient prêts à envisager cette solution (selon une étude réalisée en 2008 par la Chambre de commerce et d'industrie de Calais). Une aubaine pour l'économie locale ! En 2006, Donna Vincent a quitté un Londres surpeuplé pour une existence plus paisible à Tardighen, un petit village offrant une belle vue sur la Manche et les falaises anglaises. Mais elle a poursuivi son activité de consultante en Grande-Bretagne. Elle est persuadée que la question du foncier pousserait bon nombre de ses compatriotes à franchir le cap. « *Ici, vous pouvez acheter des maisons en bord de mer pour 200 000 euros quand il faudrait déboursier plus de 700 000 euros pour trouver l'équivalent dans le Kent.* » Reste à trouver un système de transport réellement adapté à un va-et-vient journalier... Pour l'heure, le ...

Avec son association Opale Link, Thaddée Segard espère développer un métro reliant Calais à Ashford en trente minutes.