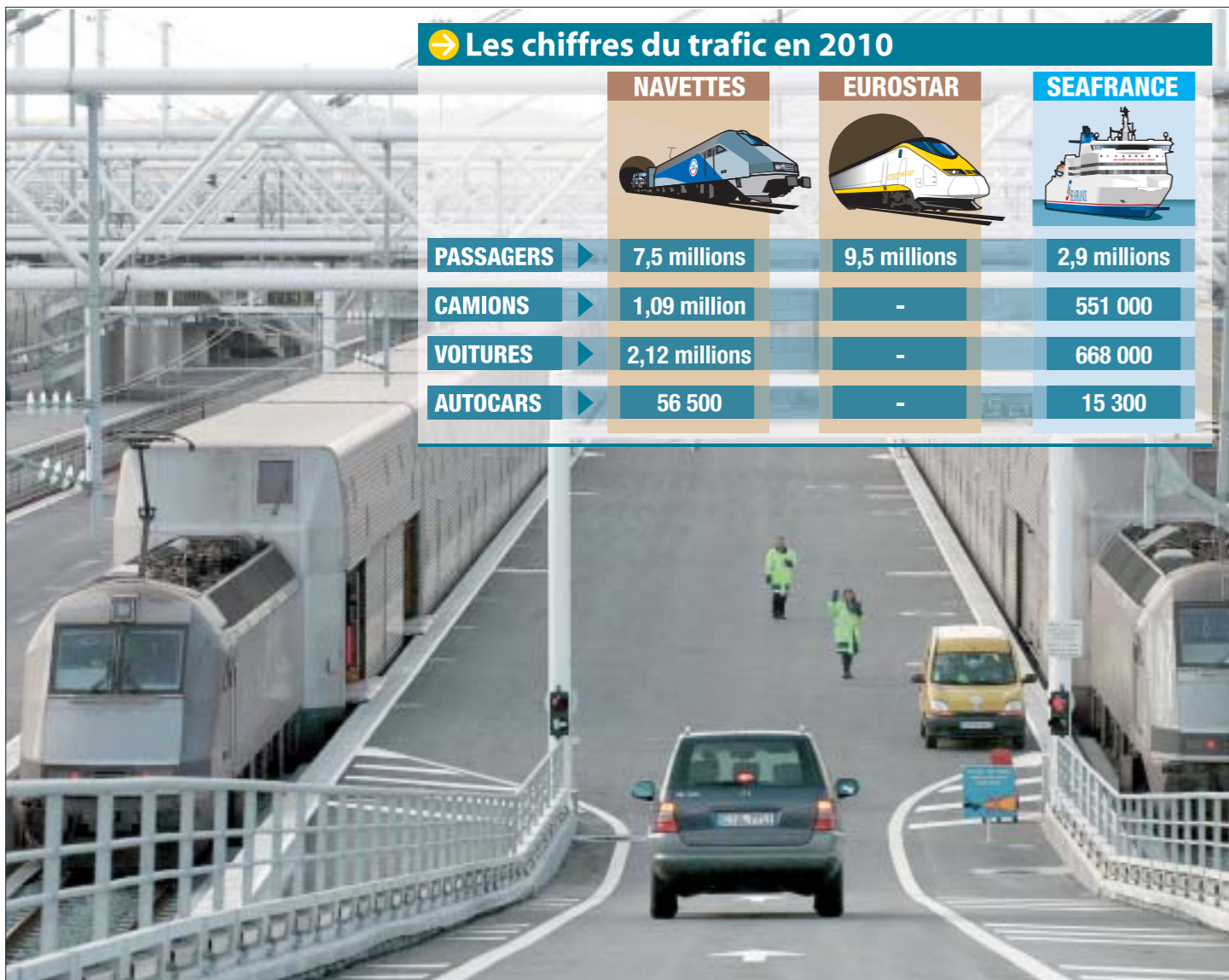


TRANSPORT

# L'an prochain, un métro sous la Manche ?

### Les chiffres du trafic en 2010

	NAVETTES	EUROSTAR	SEAFRANCE
PASSAGERS	7,5 millions	9,5 millions	2,9 millions
CAMIONS	1,09 million	-	551 000
VOITURES	2,12 millions	-	668 000
AUTOCARS	56 500	-	15 300



Le tunnel est loin de fonctionner à pleine capacité. Le métro permettrait une augmentation du trafic. Et les usagers du Boulonnais et du Calais ne seraient plus tributaires du cadencement des Eurostar.



tributaires du cadencement des Eurostar.

## Trente mille ménages anglais seraient prêts à déménager

**Le Boulonno-Calaisien Thadée Segard ne voit que des avantages** à créer cette liaison ferroviaire de proximité entre le Kent et la Côte d'Opale, distants de 30 kilomètres. Depuis 2007, il milite avec son association Opale Link pour le renforcement du lien transfrontalier. Alors quand jeudi soir il a entendu le président Percheron et le représentant d'Eurotunnel aller dans son sens, il a été ravi de constater que « la société civile avait une influence, qu'elle n'était pas neutre et que les gens aimant leur région pouvaient faire bouger les choses ».

traordinaire. On estime que cinq personnes qui arrivent génèrent un emploi. Cela aurait un effet incontestable pour baisser notre taux de chômage. » Sans oublier que le profil des Anglais intéressés par cette migration est plutôt séduisant : une population à niveau de revenus important fuyant le stress de Londres et de sa périphérie, saturés. La contrepartie, sur la côte, serait un renchérissement du coût de l'immobilier... La direction d'Eurotunnel croit à ces « flux exogènes », cet apport de population permanente, ou ponc-

tuelle avec les touristes, de l'Angleterre vers la France. L'enjeu pour le développement économique et touristique de la Côte d'Opale et de la région est plus dans ce sens que l'inverse. Cependant Thadée Segard prend en exemple le lien existant aujourd'hui entre la France et la Suisse, au niveau du canton de Genève. Beaucoup de Français tirent profit de la bonne santé de l'économie helvète et de ses très bons salaires. Le Kent a un faible taux de chômage comparé au nôtre. On peut aussi imaginer que ce soit une terre promise demain. ■ R. D.

PHOTO ARCHIVES GUY DROLLET

### Exemple suisse

Ce métro transmanche permettrait de développer ce qu'il appelle l'économie résidentielle. Avec une connexion quotidienne et rapide, on pourrait faire venir des ménages anglais attirés par le charme de la Côte d'Opale et par un coût du foncier et de la vie trois fois inférieur à ce qu'ils ont chez eux. « Une étude a montré que 30 000 ménages britanniques se disent prêts à venir habiter sur la Côte d'Opale tout en conservant leur travail en Angleterre, indique Thadée Segard. Il y a un réel intérêt de leur part pour se relocaliser chez nous dans la mesure, bien sûr, où ce métro serait opérationnel dans la durée. L'impact sur la création de richesse et d'emploi serait ex-



Les Anglais sont attirés par le charme de notre belle Côte d'Opale et un coût du foncier inférieur à ce qu'ils ont chez eux.

### LES CLÉS

- 1. Le projet**  
Le rêve transfrontalier d'un métro sous la Manche entre la Côte d'Opale et le Kent prend forme. La Région réfléchit à l'opportunité de faire de ses TER-GV des trains euro-régionaux. Et comme Eurotunnel, qui croit à ce projet, semble prêt à baisser le prix des péages du tunnel...
- 2. La motivation**  
Le Boulonnais et le Calais souhaitent une connexion de proximité avec la Grande-Bretagne, sans être tributaires de la politique de la SNCF qui a réduit les arrêts de l'Eurostar en gare de Calais-Fréthun.
- 3. Le militant**  
Depuis 2007, le Boulonno-Calaisien Thadée Segard milite avec son association Opale Link pour fluidifier la circulation des personnes entre la France et l'Angleterre. Et fait le pari d'un développement de l'économie résidentielle : des Anglais qui viendraient vivre chez nous parce que le foncier y est moins cher.

**Un métro empruntant le tunnel sous la Manche, et reliant plusieurs fois par jour la Côte d'Opale au Kent. Le rêve transfrontalier deviendra-t-il réalité ? Ça n'est encore qu'une belle idée mais on avance...**

PAR ROMAIN DOUCHIN  
region@lavoixdunord.fr  
INFOGRAPHIE GIEM  
PHOTO ARCHIVES JEAN-PIERRE BRUNET

Jeudi soir, à Boulogne-sur-Mer, Daniel Percheron, président de Région, a au cours d'un débat du Cercle de réflexion Côte d'Opale Synergie sur l'avenir de la gare Calais-Fréthun, levé une partie du voile sur un projet et ça n'a pas semblé être un effet d'annonce. « Nous allons essayer de prolonger nos TER-GV vers l'Europe, a-t-il expliqué. Nous sommes en train d'étudier ces possibilités (une étude financée sur des fonds européens est en cours) d'avoir des trains régionaux qui deviendraient eurorégionaux. Mais il y a un problème. Si on veut aller vers le Kent, il faut payer les péages

du tunnel. Et ces droits de passage sous la Manche coûtent horriblement cher. La fameuse navette entre Calais-Fréthun et Ashford n'est pas à la portée des transports régionaux au plan financier, c'est un problème. » Cet obstacle financier, Eurotunnel semble aujourd'hui prêt à le lever et ça change tout. Jean-Alexis Souvras, son directeur des affaires publiques, a reconnu que son entreprise était prête à faire un effort pour « rendre le métro compatible ».

### Tunnel sous-exploité

C'est le signe que l'exploitant des infrastructures du tunnel croit à ce renforcement du lien transfrontalier qui générerait du trafic. D'autant que les sillons du tunnel sont sous-exploités malgré les allers-retours quotidiens de l'Eurostar entre Londres et Paris ou Bruxelles. « On est à 57 % de nos capacités, il nous reste 43 % de possibilités et les 100 % peuvent même être dépassés en diminuant l'espace temps entre deux trains. » En doublant le volume de trafic, Eurotunnel diminuerait de moitié ses coûts

et rembourserait d'autant plus vite sa dette... On peut imaginer que ce métro transmanche partirait de Calais-Fréthun à une cadence régulière pour rejoindre Ashford, dans le Kent. « Et Ashford (15 km après la sortie du tunnel côté anglais) est déjà relié à la gare londonienne de Saint-Pancras via un train rapide qui met 37 mn, donc la connexion se ferait vite, explique Thadée Segard qui milite depuis 2007 avec son association Opale Link pour créer ce métro. Comme il faut 35 mn pour rejoindre Ashford, si on arrive à coordonner les horaires pour avoir juste à changer de quai, on mettrait une heure dix maximum pour aller à Londres. » Pour Thadée Segard, il y a un réel potentiel de développement économique pour le Boulonnais et le Calaisais avec l'économie résidentielle

**« Si on arrive à coordonner les horaires, on mettrait une heure dix maximum pour aller à Londres. »**

(lire par ailleurs). Il faut tirer profit du fait que le coût du foncier et le coût de la vie sont trois fois élevés en Angleterre que chez nous. Des Britanniques sont prêts à venir habiter sur la Côte d'Opale dont ils apprécient le charme tout en continuant à travailler dans le Kent ou à Londres.

### « Laissez-nous payer »

Il reste, bien sûr, tout un tas de choses à régler comme le contrôle des passagers pour entrer au Royaume-Uni, le prix du ticket (qui devra être très abordable) ou le matériel ferroviaire. Même si sur ce point Eurotunnel estime qu'on peut utiliser dans un premier temps des trains Eurostar. Cela donnerait assurément un nouvel élan international à la gare de Calais-Fréthun qu'il faudra transformer. Mais la Région est prête à financer les travaux. « Laissez-nous payer puisque vous n'avez pas l'argent », a supplié Daniel Percheron en s'adressant à la SNCF et à Réseau ferré de France. Le projet est sur les rails. Les décideurs ont même fixé une échéance : être prêt pour les JO de Londres de 2012. On tient les paris ? ■

### ZOOM

#### La Deutsche Bahn, l'espoir de la gare Calais-Fréthun ?

Parallèlement au projet de métro transmanche, l'avenir international de la gare Calais-Fréthun passe par une fréquence d'arrêts plus importante des Eurostar. Il n'y a plus que deux trains qui s'arrêtent quotidiennement. « La SNCF a adopté un modèle libéral et ne souhaite pas faire de l'omnibus avec l'Eurostar », a regretté Daniel Percheron. Dans le rapport de forces avec la SNCF, l'espoir, demain, sera sans doute la compagnie publique allemande, la Deutsche Bahn qui va profiter de la libéralisation du transport pour ouvrir la liaison Francfort - Londres d'ici deux ans. La Région pense que si elle obtient de la Deutsche Bahn qu'elle stoppe à Fréthun, Eurostar reverra sa position. Jacques Goelen, directeur régional de la SNCF, a conseillé à la Région de demander des arrêts d'Eurostar plus fréquents en semaine sur la ligne Bruxelles - Londres, en particulier à l'occasion des JO. ■

### À VOTRE AVIS

**Arnaud Wanpouille**  
Serveur dans un restaurant à Boulogne-sur-Mer  
« Ce métro, c'est bien, mais il faut déjà que les Anglais retrouvent du pouvoir d'achat pour venir. La parité livre - euro leur est très défavorable. Si ce sont des touristes piétons, il faudra prévoir des liaisons à leur descente du métro vers Boulogne et les villes de la côte. Ils adorent venir ici. Tout dépendra aussi du prix du trajet. »

**Paul Nzayo**  
Professeur d'espagnol à Birmingham  
« (Surpris) C'est intéressant pour la région ! Mais il faut voir si ce sera rentable de payer plusieurs trajets séparés, d'abord jusqu'à Ashford, puis ensuite jusqu'à Londres. C'est bien pour aller travailler dans Kent ou à Londres. Birmingham, c'est déjà à deux heures de train de Londres ; y aller tous les jours, ce serait trop loin. »

**Jérôme Gicquel**  
Professeur de français à Birmingham (Royaume-Uni)  
« Je trouve cette idée très bonne d'autant que l'Eurostar est cher, à moins de s'y prendre très longtemps à l'avance. Parfois, c'est plus rentable de prendre l'avion pour rentrer en France. Si le prix est raisonnable, je pense que les Anglais seront nombreux à l'utiliser. »  
RECUEILLI PAR R. D.

### « Déterminer ce qu'on veut faire »

**Dominique Riquet, député européen et vice-président de la commission transport au Parlement européen**, évoque « un concept intéressant mais techniquement un peu vague ». Pour lui, le plus important est de se demander si l'on peut envisager « une liaison ferroviaire transmanche différente de celle à très grande vitesse entre Paris et Londres et Bruxelles et Londres ».



D. Riquet : « Que Calais ait une vraie liaison avec l'Angleterre. »

Car avant cela, il reste avant tout à « déterminer ce qu'on veut faire », entre une « connexion de proximité entre le Kent et la Côte d'Opale » et une liaison rapide, de type TER-GV – qui pourrait reprendre une partie du réseau existant dans la région – entre Lille (ou Londres). Pour Dominique Riquet, les deux hypothèses sont intéressantes, sachant que dans les deux cas, le plus important est que « Calais ait une vraie liaison avec l'Angleterre », contrairement à ce qui se passe aujourd'hui avec l'Eurostar.

Mais, au-delà de la liaison vraiment retenue, pour le député européen, d'autres questions restent en suspens. Quel sera l'opérateur ? Sur quelles infrastructures va-t-on mettre en place cette liaison ? Pour lui, la réalisation d'une liaison rapide entre les deux côtés de la Manche profiterait à tout le monde. Au final, « rien de dément », selon lui, dans cette annonce. ■ B. VI.

PHOTO ARCHIVES BRUNO FAVA