

## Débat autour de la gare de Calais-Fréthun

# « La SNCF nous méprise »

Le Cercle Côte d'Opale a organisé un débat intitulé « la gare de Calais-Fréthun : lieu d'échange stratégique pour la Côte d'Opale. »

Aussi paradoxal que cela paraisse, ce n'était jamais arrivé. Il a fallu que le Cercle Côte d'Opale Synergie le suggère pour que le président du conseil régional, les élus de Calais, Fréthun et Boulogne-sur-Mer, le président de la chambre de commerce et d'industrie, un dirigeant d'Eurotunnel et le directeur régional de la SNCF se réunissent pour parler à bâtons rompus de la gare internationale de Calais-Fréthun. En public, de surcroît. La SNCF n'a pas été ménagée dans ce débat. Le directeur régional Jacques Goolen s'est peu exprimé et donnait l'impression de se dissoudre dans son costume sombre à mesure que la soirée avançait. A l'inverse on a insisté à un véritable « Percheron show », le président de la région Nord-Pas-de-Calais régaland l'auditoire de sa façon coutumière au service d'une maîtrise parfaite du moindre enjeu territorial lié au chemin de fer. Daniel Percheron, s'emparant régulièrement du micro qui ne lui était pas tendu, s'est même fait l'avocat inattendu de la SNCF : « Merveilleuse entreprise à qui



La Côte d'Opale veut enfin profiter de la gare internationale de Calais-Fréthun.

*l'État demande d'accomplir la quadrature du cercle. »* C'était l'essence même du message du directeur régional : « La gare de Calais-Fréthun a un double statut, à fois outil de service public et outil commercial. » Vouée à être rentable, donc, quand les collectivités voient d'abord dans la gare de Calais-Fréthun un élément qu'ils voudraient – enfin – dynamique pour l'aménagement du territoire.

Le grand débat a démarré très fort avec un appel aux commentaires sur l'architecture même de la gare de Fréthun. Poli : « inadaptée ! », ironique : « sportive ! », brutal : « honteuse ! », les qualificatifs se sont abattus comme la grêle sur le front du directeur régional. Lequel n'a pas laissé

passer une comparaison défavorable entre Calais-Fréthun et sa jumelle d'outre-Manche, Ashford : « Ashford, s'est-il, défendu, est uniquement sur une ligne à grande vitesse, contrairement à Fréthun qui est à la fois sur une ligne classique et une autre à grande vitesse, ce qui a rendu sa conception beaucoup plus complexe. » Il n'a convaincu personne.

### Quel potentiel ?

Force est de reconnaître au député européen et membre de la commission « Transports et tourisme » à Bruxelles, Dominique Riquet, qu'il n'est pas allé dans le sens du poil calaisien. « Aide-toi, toi-même », en somme. Le maire de Valenciennes incite la Côte d'Opale à ne pas se bercer d'illusions : « Lille est un hub ferroviaire in-

ternational important, mais il est actuellement menacé. Ce que vous voulez faire de Calais-Fréthun dépendra du rabatement que vous serez capable de provoquer par votre aménagement du territoire. La première question à se poser est : « quel est le bassin de drainage de population naturel ? »

Un médiateur évoque à propos le cercle vicieux de Calais-Fréthun : « Pas assez de voyageurs, donc pas de trains, donc pas de voyageurs... » Selon Daniel Percheron : « Guillaume Pépy a adopté le système libéral. C'est pour cela que l'Eurostar ne s'arrête pratiquement jamais à Calais. Car, techniquement, rien ne s'y oppose : le train aborde l'entrée du tunnel à 120 kilomètres, ce qui veut dire qu'il peut s'arrêter sans perdre trop de temps. »

Les horaires, c'est le cheval de bataille de Dominique Puisseuseau qui s'emporte en annonçant que « bientôt le Calais-Paris mettra 2 heures, contre 1 h 20 aujourd'hui. C'est un retour en arrière ! En partant de Calais, on ne peut pas être à Paris avant 9 heures. Celui qui a des rendez-vous de travail à Paris est obligé de dormir sur place. La SNCF nous méprise. »

Le directeur régional s'efforce d'éteindre l'incendie. Il promet dès 2012 une augmentation du nombre de relations Calais-Fréthun-Paris et nie les deux heures de voyage, à l'exception d'un trajet sur treize « contre une heure quarante pour tous les autres. » Alors qu'il faut aujourd'hui seulement 1 h 30...

Au diapason de son homologue calaisien Dominique Puisseuseau, Natacha Bouchart estime « que la SNCF nous a rayés de la carte. Quant au tunnel, nous n'avons pas su en profiter. Nous avons trente mille passagers par semaine, l'imminence des JO, la proximité du tunnel et la modernisation prochaine de la ligne Calais Dunkerque, alors pourquoi n'avons-nous pas de trains ? C'est inacceptable. Nous avons interpellé le président de la SNCF, le médiateur de la République, le ministre. La SNCF a bloqué notre création d'emploi. La SNCF nous méprise. »

Quant à la conclusion du débat, où économie fut faite de toute langue de bois, elle se devait d'être la plus consensuelle possible : « L'enjeu est vital. Mobilisons-nous ! »

### En chiffres

Le Nord-Pas-de-Calais est la deuxième région ferroviaire de France derrière l'Île-de-France « mais la première par le cœur et par tradition historique », résume Guillaume Pépy. En 2010, le TER dans le Nord-Pas-de-Calais, c'est 800 services par jour (+4% par rapport à 2009), 115 000 voyageurs, une régularité de 91,8 %. 216 TGV et 350 trains de fret circulent dans la région quotidiennement, pour un total de 10 300 cheminots.

### 2 000 lignes à venir ?

Depuis 1981, quelque 650 TGV ont été commandés dans le monde (540 en France, 111 à l'exportation), selon des chiffres 2010 d'Alstom Transport, constructeur du train à grande vitesse imaginé par la SNCF.

Quelque 2 000 km de nouvelles LGV devraient apparaître en France d'ici 2020, sans compter les projets à l'étranger (Arabie Saoudite, États-Unis).

## Du bon usage de Calais-Fréthun

### Des raisons d'y croire

– Jean-Marc Puisseuseau, qui président la CCI Côte d'Opale, venait la veille de faire connaissance avec le nouveau responsable d'Eurostar, « qui serait prêt à discuter de ce que nous voulons, c'est-à-dire des horaires capables de rendre la Côte d'Opale attractive pour l'Angleterre. »

– La SNCF et Eurostar ne répondant pas suffisamment aux attentes, les élus voient d'un très bon œil l'intérêt porté la Deutsch Bahn à la traversée via le tunnel sous la Manche. Lequel n'est utilisé à ce jour qu'à 50 % de sa capacité, a précisé Jean-Alexis Souvras, directeur des affaires publiques d'Eurotunnel. Puisque la SNCF n'y met pas du sien, pourquoi ne pas tenter d'arrangement avec le concurrent allemand.

Pour certains, cette seule perspective pourrait contraindre Eurostar à moins snober Calais-Fréthun : « C'est la Deutsche Bahn qui fera s'arrêter l'Eurostar. »

– Pour le maire de Boulogne-sur-mer, Frédéric Cuvillier, Calais-Fréthun, ne doit pas être considérée « comme une gare de centralité ou une gare urbaine, mais comme une gare de mise en réseau des autres types de transport. » Il rejoint en ce sens le député européen, Dominique Riquet, pour qui Calais-Fréthun doit devenir le pivot du littoral.

– Pas rancunier, Jacques Goolen a donné une piste de négociation aux élus, à l'instar du maire de Fréthun, déplore que l'Eurostar ne s'arrête pas assez sur le littoral : « Le Paris-Londres est saturé. Tentez plutôt de négocier sur le trajet Bruxelles Londres. »

### Un métro Fréthun-Ashford ?

Le président de région recentre le débat sur la dimension régionale et internationale de la gare de Calais-Fréthun : « Le train express régional à grande vitesse, une première en Europe, a été une réussite totale. Mais si le marché a été au rendez-vous du régional, il n'a pas été au rendez-vous de l'international. » Daniel Percheron semble pourtant décidé à concilier les deux : « Nous allons essayer d'allonger nos TER GV vers l'Europe. On nous dit, – le conseil général nous dit –, « vers le Kent ! » Mais une telle navette n'est pas à la portée du conseil régional car les frais de péage pour passer par le tunnel sous la Manche sont trop chers. » Bien plus tard dans le débat, Eurotunnel, par la voix de Jean-Alexis Souvras, laissera entendre qu'un geste est envisageable.

Philippe Blet, président de Cap Calais, est un fervent ambassadeur de la liaison Calais-Fréthun/Ashford. La baisse des tarifs qu'a laissé entrevoir Eurotunnel lors du débat ne lui a pas échappé : « Cette baisse des tarifs, nous la réclamerons. Car si Eurotunnel a pour vocation d'exploiter le tunnel, il a aussi une responsabilité d'aménagement du territoire. Il faut faire en sorte que ce bras de mer de trente kilomètres entre notre pays et la Grande-Bretagne ne soit plus qu'une simple rivière. J'ai croisé Boris Johnson, le maire de Londres et je lui ai dit, à son grand étonnement, que Calais allait devenir la banlieue résidentielle de Londres. Nous ne tournons pas le dos à Paris, mais notre avenir se joue, comme l'a dit Attali, sur l'axe Francfort-Bruxelles-Londres. Nous devons ça aux 9 000 demandeurs d'emploi du Calais. »

## Des travaux sont en cours La conception de la gare de Fréthun pointée du doigt

La conception même de la gare de Fréthun centralise les débats : inadaptée, mal conçue, gare des courants d'air... Les commentaires négatifs ne manquent pas pour la qualifier.

C'est la ville de Fréthun qui a investi pour le parking le long de la passerelle et qui investit aujourd'hui avec la région 700 000 euros afin de réaliser un ascenseur, dont la mise en service est prévue pour le premier semestre 2012. En complément du futur ascenseur (RFF), des travaux sont prévus pour faciliter l'accessibilité de la gare aux personnes en situation de handicap.

Pointée du doigt, la SNCF met en

avant les différents chantiers entamés l'an dernier pour rendre la gare plus pratique : mise aux normes de l'escalier fixe (contremarches contrastées, bandes anti-dérapantes) et des deux ascenseurs (celui du bâtiment voyageurs et celui entre la passerelle et le quai) ; remplacement de la signalétique de direction sur les quais et le bâtiment voyageurs (police agrandie) et vitrophanie sur les parois vitrées, évitant les heurts sur les surfaces transparentes. Elle est visible de tous et notamment des personnes malvoyantes.

En 2011, devraient voir le jour de nouveaux guichets et des toilettes aux nor-

mes, ainsi que des cheminements guidés (bandes de guidage et balises sonores) et boucles à induction magnétique pour personnes malentendantes. Le projet est financé par la SNCF Gares & Connexions et le Conseil Régional pour 800 000 euros.

Comme dans les autres gares régionales, l'information voyageurs sera, elle, modernisée avec le déploiement des écrans plats, qui permettent d'afficher en temps réel les trains au départ et à l'arrivée, dans le bâtiment voyageurs, sur les quais et la passerelle. Le projet est financé par SNCF Gares & Connexions et le Conseil Régional.

## Des caméras de vidéo-surveillance à la gare

Pour faire face à la hausse des actes de malveillance sur ces 3200 km de voies dans la région, la SNCF a décidé d'installer une trentaine de caméras de surveillance à la gare de Calais-Fréthun «pour augmenter la sécurité générale de la gare», a souligné Jean-Michel Pierron, responsable gare et connexions à la SNCF. Catherine Fournier, maire de Fréthun, n'est pas au courant de cette implantation. «Il n'y a pas de problème particulier à la gare, s'étonne l'élue. Je souhaite juste que ces caméras ne permettent pas de supprimer du personnel d'accueil.»

## Catherine Fournier défend inlassablement son combat pour la gare de Fréthun « Il n'est pas trop tard pour développer la gare »

La gare de Fréthun, c'est le combat de la maire Catherine Fournier. Inlassablement, elle monte au créneau, interpelle pour défendre la desserte du Calaisis et cette infrastructure qui pourrait être partie prenante du développement économique du territoire.

### Quel est le bilan de ce débat pour vous ?

« C'est une nouvelle étape. Après la réunion de tous les syndicats et du Medef en novembre 2009 pour émettre un appel unanime à la vigilance sur les dessertes, puis la manifestation des élus toutes tendances confondues et de toute la Côte d'Opale en décembre dernier pour accueillir le dernier Eurostar Londres-Paris en gare de Fréthun, les socio-professionnels prennent en main le débat pour évoquer et accepter publiquement le fait que la gare de Fréthun devrait être le centre de la Côte d'Opale et avoir un positionnement de hub à l'international. »

### C'était le rôle dévolu à Fréthun dans le projet de la ligne à grande vitesse et il n'est pas atteint...

« Oui. A l'origine, la LGV nord devait être un maillon incontournable pour relier cinq pays européens et pour un rééquilibrage modal face aux autoroutes saturées. Fréthun devait être un pôle international. »

« Qu'est-ce qui vous a marquée lors de ce débat ?  
« Il y a eu une annonce primordiale faite : celle d'un métro transmanche entre Calais-Fréthun et Ashford. La région a réalisé une étude de faisabilité. D'après monsieur Percheron, c'est difficilement envisageable en raison du coût du péage du tunnel. Jean-Alexis Souvras, d'Eurotunnel, a dit qu'il y avait moyen de s'arranger. Quand un acteur économique privé, qui prend à cœur l'aménagement du territoire, dit ça j'y crois plus. »

« Vous pensez qu'il y a un potentiel pour un trafic piétons entre les deux pays...  
« Il faut y aller progressive-

ment. Je pense qu'il y a un potentiel pour des navettes piétons. Il n'y a plus beaucoup de moyens aujourd'hui pour relier les deux pays comme piéton. Je suis une fervente défenseuse de ce positionnement transfrontalier qu'il faut absolument valoriser.

Les Anglais sont des insulaires et quittent facilement leur île. Il faut leur donner les moyens de le faire facilement. Avec le golf de Sangatte, les Londoniens pourraient passer facilement un week-end sur la Côte d'Opale. Si l'on a des "métros" réguliers entre Fréthun et Ashford, on pourra aussi plus facilement rallier Londres qui ne sera alors plus qu'à une demi-heure. Il faut démystifier l'aspect de frontières. »

### Encore faudrait-il une politique tarifaire

« abordable pour ce "métro" et des fréquences régulières, car aujourd'hui, prendre l'Eurostar à Calais coûte plus cher que depuis Lille ou Paris... »

« Tout à fait et je continue le combat contre les tarifs prohibitifs qui touchent notre territoire. Si cela changeait, peut-être qu'il y aurait une meilleure fréquentation. On oublie la plus élémentaire des logiques. On doit continuer à se battre pour ça ou l'on n'aura plus du tout d'Eurostar. »

« Qui dit des arrivées à Calais-Fréthun demande aussi des liaisons adaptées et régulières avec Calais et les villes de la Côte d'Opale... »

« La stratégie d'accueil doit être travaillée en même temps. Il y a déjà une étude en cours

avec Cap Calais pour rallier Calais-Fréthun à Calais. A un moment donné, le parking n'est plus extensible. Il va falloir compenser par des liaisons correctes avec les pôles de résidence et de tourisme. »

quize ans pour être propriétaire et faire les fouilles. Il faut désormais passer à l'opérationnel. Tant qu'on n'avait pas purgé les démarches réglementaires, légalisées et administratives, on ne pouvait pas avancer. Nous avons encore la

donnait des projections de leur stratégie de développement pour notre territoire dans les années à venir, nous pourrions nous adapter et avancer. Je n'ai reçu aucune communication sur les horaires à venir pour l'été alors que je rappelle

que la commune investit pour 700 000 euros dans l'accessibilité, l'éclairage... »

« Espérez-vous plus de fréquences avec l'arrivée de la Deutsche Bahn qui veut rallier Londres dans les années qui viennent ? »

« Deutsche Bahn, c'est un espoir. L'ouverture à la concurrence internationale est un vrai espoir pour nous. »

« Ne pensez-vous pas que le développement de la gare va arriver trop tard ? »

« Il n'est pas trop tard. Les villes cô-

tières ont longtemps été tournées uniquement vers le portuaire, chacun défendant son clocher. Aujourd'hui, les esprits ont évolué et ont enfin intégré la gare de Calais-Fréthun. On s'inscrit vraiment dans le développement durable. Les ports garderont une certaine dimension, mais avec la recherche de la vitesse et des gains de temps, on ne coupera pas au ferroviaire dans la vie. Il faut absolument qu'on se positionne aujourd'hui pour intégrer le schéma européen. Et il faut une vigilance de chaque instant sur les horaires pour ne pas créer une désertification à l'avenir. »

Propos recueillis par Claire DUHAR



Au fil des années, Catherine Fournier a réuni un important dossier sur la gare et sa desserte.

La fréquentation des TERGV ne cesse de grimper et ces trains sont victimes de leur succès, y aura-t-il plus de TERGV ?

« On sait que la gare a du succès pour les TERGV. Je pense qu'il faut aller de l'avant dans cette démarche. On doit s'appuyer sur ces liaisons à trente minutes de Lille et les favoriser. C'est important de garder des gens qui ont un pouvoir d'achat sur le Calaisis. »

« Où est la zone d'activités qui devait voir le jour autour de la gare ? »

« En France, c'est tellement compliqué de créer une zone de développement quand on n'a pas la réserve foncière... Aujourd'hui, nous avons fini les fouilles archéologiques de la zone. Nous avons mis

route à faire et nous espérons que le président Dupilet nous aidera en prévision des JO. »

« Avez-vous eu des contacts avec le président de la SNCF que vous aviez interpellé à Lille en novembre dernier ? »

« L'opération avec Guillaume Pépy m'a uniquement permis d'avoir un abri à vélos financé par la SNCF et la région... Je n'ai pas eu le plaisir de le recevoir. Je pense qu'il n'a pas envie de venir parce qu'on pourrait avoir des questions qui fâchent comme "la SNCF étant un service public, pourrait-on être associé à la décision des dessertes et des horaires ?" C'est dramatique qu'une entité de service public n'ait pas la moindre ambition de participer à l'aménagement d'un territoire. Si simplement il nous