

Réalisation d'un « métro transmanche » entre le Nord-Pas-de-Calais en France et le Kent en Angleterre

QUESTION n° 14163 adressée à M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche

Publiée le 11/12/2014

Texte de la question : M. Olivier Cadic interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur l'avancée du projet de « métro transmanche », réalisable via le tunnel, entre le Nord-Pas-de-Calais en France et le Kent en Angleterre. Entre la gare de Calais-Fréthun en France et celle d'Ashford-International au Royaume-Uni, le temps de parcours, d'une cinquantaine de kilomètres, ne devrait pas excéder vingt-cinq minutes via la liaison ferroviaire disponible dans le tunnel sous la Manche. Or, il y a des chômeurs à Calais qui souhaiteraient travailler et des entreprises pourvoyeuses de main-d'œuvre qui peinent à embaucher de l'autre côté de la Manche, dans le Kent. Il suffirait donc d'organiser une connexion entre les deux territoires pour que l'offre et la demande de travail trouvent à s'accorder. Celle-ci s'établit facilement sur toute la façade ouest et sud de « l'hexagone » et nombreux sont d'ailleurs les frontaliers français qui occupent un emploi en Belgique, au Luxembourg, en Allemagne, en Suisse, en Italie ou encore en Espagne. Si, pendant longtemps, la façade maritime a été un obstacle pour opérer facilement et rapidement une traversée de la Manche, la construction du tunnel, qui vient de fêter ses vingt ans, a totalement révolutionné l'organisation des transports entre la Grande-Bretagne et le continent européen. La liaison ferroviaire Eurostar, qui a désormais une bonne connaissance de son trafic, peine à utiliser plus de la moitié de la capacité disponible des parcours sous la Manche. Outre les activités complémentaires dites « Shuttle », le projet de « métro transmanche », initié en 2008 par Opale Link, une association d'entrepreneurs de Calais, pourrait donc trouver toute sa place, en intercalant des trains express régionaux (TER) entre les transports « Shuttle » et les passages d'Eurostar. Un passage régulier – on peut tout à fait imaginer un métro toutes les demi-heures – et financièrement accessible modifierait considérablement les échanges entre les deux pays. Interrogé en réponse à une question orale de la sénatrice Joëlle Garriaud-Maylam (Journal officiel Débats Sénat 14 décembre 2011 p. 9678), le Gouvernement avait fait connaître son soutien et promettait de travailler à aplanir les problèmes de contrôles de douane (le Royaume-Uni n'appartenant pas à l'espace « Schengen »). Une subvention européenne de deux millions d'euros était aussi disponible dans le cadre du projet « Rock ». Ne manquaient alors, pour lancer l'expérimentation, que des rames homologuées pour le tunnel. Or, il semble que celles-ci existent depuis longtemps, en dehors de celles opérées par Eurostar : initialement financées par l'État, elles seraient actuellement propriété de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et utilisées sur le trajet Paris-Lille. Cependant, la SNCF vient d'annoncer publiquement qu'elle allait les retirer du service et procéder à leur démantèlement. Si cela se concrétise, un patrimoine essentiel au transmanche, en parfait état de marche pour un cahier des charges de TER, disparaîtra définitivement. Afin d'éviter un tel gâchis et dans le but de donner un élan au projet de métro transmanche, porté par des responsables économiques et politiques des deux côtés de la Manche et surtout porteur d'espoir pour nombre de familles du Nord-Pas-de-Calais, il l'interroge sur l'avancée du projet de « métro transmanche » et sur ses intentions pour que ces rames labellisées pour le tunnel puissent rester disponibles, dans la perspective d'une exploitation à venir pour des liaisons de type TER traversant le tunnel sous la Manche.

REPONSE de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche

Publiée le 04/06/2015, page 1327

Texte de la réponse : Le Gouvernement se félicite de l'intérêt exprimé par les collectivités locales de part et d'autre de la Manche pour le projet de « métro transManche ». Sa mise en œuvre concrète appelle plusieurs observations. Tout d'abord, si l'autorité organisatrice française des transports compétente pour organiser un tel service est la région Nord-Pas-de-Calais, l'autorité organisatrice des transports côté britannique n'est pas décentralisée : c'est directement le ministère des transports qui exerce cette compétence. Depuis la loi du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport, une région peut passer une convention avec un État étranger sur ce type de sujet. Ces deux niveaux administratifs ont la possibilité de constituer ensemble un groupement européen de coopération territoriale (GECT), compétent pour lancer un appel d'offre permettant de mettre en place un tel service. Il est donc recommandé de prendre l'attache de la région Nord-Pas-de-Calais pour lui demander comment, en tant qu'autorité organisatrice potentielle, elle entend mener ce projet. Le Gouvernement pourra bien sûr aider les porteurs du projet dans la suite de leurs démarches qui permettront, le cas échéant, de mener à bien ce projet. Concernant les trois rames évoquées, elles ont été utilisées par la SNCF spécifiquement sur le trajet Paris-Lille et ont été retirées du service depuis la fin de l'été 2014. SNCF indique qu'elles ne sont plus aptes à emprunter le tunnel sous la Manche et qu'elles ne pourraient être homologuées qu'au prix de lourds investissements, rendant la perspective de leur réutilisation sur une liaison de type TER traversant le tunnel sous la Manche économiquement peu pertinente. La région Nord-Pas-de Calais devrait explorer toutes les pistes d'utilisation de matériel roulant, apte à être homologuées sur la liaison Transmanche. Le « métro transManche » sera également confronté à une question de sûreté. Le tunnel sous la Manche est une infrastructure qui fait l'objet de mesures de sûreté de type aérien, avec le Royaume-Uni qui n'est pas dans l'« espace Schengen ». Les mesures de contrôle de sûreté avant embarquement s'appliquent pleinement, même dans le cas d'un « métro transManche ». Les deux Gouvernements britanniques et français sont sur le point de consulter l'ensemble des parties prenantes sur un projet de déclaration d'intention dont le but est de préciser, d'une manière générale, les détails et l'application des mesures de sûreté au tunnel sous la Manche.